

Droit d'initiative

Interview du
constitutionnaliste
Etienne Grisel.

Page 6



Ateliers industriels d'Yverdon

La sonnette d'alarme avait été tirée aux ateliers industriels CFF d'Yverdon. Le fort stress constaté fait l'objet d'une analyse plus poussée.

Page 8

Renouvellement de la CCT TL-LEB

Les employés des TL et du LEB ont lancé les négociations de la nouvelle CCT commune en adoptant le catalogue des revendications.

Page 13

Des systèmes modernes de bus sont importants pour l'avenir des transports publics

Voie libre pour les bus

Les bus représentent l'avenir dans les villes, mais à condition qu'on leur laisse la voie libre.

Que ce soit à Curitiba ou à Lausanne, les planificateurs des transports misent sur les bus. Mais il y a un obstacle à contourner auparavant: le bus ne dévoilera tous ses avantages que s'il peut rouler de manière fluide. En Suisse, actuellement, c'est le contraire qui est en train de se passer: la vitesse moyenne diminue. Les conducteurs se plaignent des giratoires, des zones à priorité piétonne et des vélos sur les routes.

Avoir sa propre voie de circulation avec des points d'arrêt bien établis est une condition sine qua non pour que les bus aient le champ libre. Le vice-président de la VPT Ueli Müller, conducteur à Thoune, s'exclame simplement et clairement: «Séparons les différents acteurs du trafic!»

pmo/Hes



Dossier pages 10 à 12

Giratoires, voitures individuelles et cyclistes: tout sauf la voie libre pour les bus.

SEV: remaniement total du site internet

Le nouveau site internet du SEV est en ligne depuis cette semaine, sous www.sev-online.ch

Outre un rafraîchissement de la ligne graphique, il y a des nouveautés au niveau du contenu et en termes techniques. En effet, le site s'adapte désormais au format de l'appareil utilisé, il est donc lisible sur tablettes et smartphones. Un espace protégé spécifique a été ajouté pour les membres.

Situation financière solide du SEV

Les membres avant tout

Ce sont les cotisations des membres qui font vivre le SEV. Cela se confirme dans les comptes 2013, acceptés par le comité lors de sa dernière séance, et qui bouclent sur un nul. Aroldo Cambi parle d'un résultat solide, qui comprend pourtant des dépenses extraordinaires (coaching des sections et FAIF, notamment). Les augmentations de tarif de la Poste pour l'envoi du journal

ont aussi pesé sur les dépenses du syndicat.

Le SEV a naturellement utilisé une très grande partie de cet argent au profit de ses membres, comme par exemple via la protection juridique, très coûteuse.

Page 2

ÉDITO

A contresens dans le Gothard

Les 25 voix contre 16 du Conseil des Etats en faveur d'un 2^e tube au Gothard, soutenu par la majorité bourgeoise, ne laissent guère planer de doutes sur l'issue probable des délibérations au Conseil national.

Les arguments à ce soutien sont principalement de trois ordres: l'amélioration de la sécurité du tunnel, le désir de garantir un accès au Tessin et le côté provisoire des investissements nécessaires au transfert du trafic en cas de refus du 2^e tube.

A y regarder de plus près, ces arguments ne plaident pourtant pas en faveur de la solution adoptée. Dès 2017, le Tessin et la Suisse centrale seront reliés par une nouvelle ligne de base, rapide et sûre, capable d'absorber bien davantage de trafic qu'aujourd'hui. Les terminaux de transbordement de cet axe, s'ils sont bien conçus, permettront de concrétiser définitivement le transfert de la route au rail accepté par le peuple.

Il en résulterait une diminution du trafic poids lourds, améliorant de manière sensible la sécurité de tout l'axe autoroutier, mais aussi la qualité de l'air et de vie des régions concernées. C'est ce qu'a toujours voulu le peuple qui, selon toute vraisemblance, sera amené à le redire. Encore une fois.

Pietro Gianolli, secrétaire syndical SEV

EN VITESSE

Une initiative pour le remboursement des frais dentaires

Le PS vaudois a lancé début mars son initiative populaire pour le remboursement des soins dentaires. Le PSV a désormais quatre mois pour récolter les 12 000 signatures nécessaires. La «Revue Médicale Suisse» (2009) relève que: la santé bucco-dentaire a un impact sur la santé générale, dépend du statut socio-économique et le manque de soins dépend de la capacité financière. Dans la région lémanique, 5 % des personnes renoncent à des soins dentaires pour des raisons financières. La carie frappe inégalement la dentition de lait des enfants selon leur appartenance sociale. Chez les enfants jusqu'à 5 ans, 40 % de ceux issus d'une famille économiquement défavorisée ont une ou plusieurs caries, contre 16 % de ceux issus d'une famille des classes moyennes ou favorisées. Chez l'adulte, les pertes dentaires sont également fortement influencées par le statut socio-économique: 14 % des personnes appartenant à des groupes favorisés sont totalement édentées, contre 32 % appartenant à des groupes défavorisés. Malgré la difficulté de trouver des chiffres précis, le coût des soins dentaires dans le canton de Vaud s'élevait en 2010 à environ 350 millions de francs. Les ménages privés en paient de leur poche 89 %.

Plus d'infos: www.initiative-dentaire.ch.

Comm

Le travail au cinéma les 11 et 12 avril

L'Association Metro boulot kino projette 12 heures de films sur le travail, les 11 et 12 avril au Cinelux de Genève. Outre la diffusion de films, le festival fait la part belle aux débats. Sont abordées entre autres les problématiques des conditions et de l'organisation de travail, de la souffrance et des risques liés au travail, le statut de l'emploi, l'environnement économique, les résistances des employé-e-s.

Programme sur www.metroboulotkino.ch.

vbo

Le résultat annuel du SEV démontre une situation financière solide

Des comptes équilibrés

Grâce à l'augmentation des cotisations et des résultats des marchés financiers, le SEV a pu faire face à des frais supplémentaires sans entrer dans les chiffres rouges.

CHIFFRES CLÉS

Tous les montants sont en milliers de francs

Nombre de membres	43 393
Résultat d'exploitation	13 677
Résultat financier	631
Résultat immobilier	370
Charges liées	-6 271
Charges liées au personnel	-8 013
Impôts et extraordinaires	-379
Résultat annuel	15
Versements et prélèvements	103
Résultat	118

Aroldo Cambi, l'administrateur des finances SEV, a présenté les comptes 2013 au comité comme prévu lors de la dernière séance. «Les comptes et le bilan montrent que le SEV se trouve dans une situation financière solide» a-t-il fait remarquer en fin de présentation.

Cotisations des membres: la base

Comme toujours, le SEV vit surtout grâce aux cotisations des membres, représentant le 90 % des rentrées. Les résultats des prestations fournies et les revenus de la fortune complètent entre autre la partie recettes. Les dépenses ordinaires et coûts du personnel se sont situés clairement en-dessous des recettes malgré la hausse massive des tarifs de la Poste pour l'envoi du journal. Ceci a permis de financer la campagne FAIF, le sondage

CCT et l'abandon de la dette de l'Hôtel Brenscino sur cet exercice, sans basculer dans les chiffres rouges.

Avantages des membres

Les grands générateurs de coûts sont la protection juridique, les organes syndicaux (en particulier le Congrès) et la communication, dont *contact.sev*.

Mais Cambi ne s'est pas réjoui de tout: le recul du nombre de membres est constant tandis que les dépenses pour l'encadrement de ceux-ci et les prestations de service augmentent. De plus, les taux peu élevés des marchés financiers maintiennent les rendements de la fortune assez bas. Il estime que dans les mêmes conditions, l'augmentation des cotisations n'aura plus d'effet dès 2016.

«Nous devons nous y préparer» a-t-il expliqué. «En analysant de plus près les

prestations offertes». Le comité a créé un groupe de travail à ce sujet.

La commission de gestion satisfaite

Dans son bilan annuel, la commission de gestion juge l'activité du SEV de l'année dernière comme positive, notamment la réélection de la direction lors du Congrès, qui prouve bien le bon travail effectué. Elle a néanmoins critiqué le fait que près de trois ans après l'introduction du nouveau système salarial aux CFF, il faille encore beaucoup de ressources au SEV, pour veiller à une mise en place correcte et aider les membres afin qu'ils obtiennent gain de cause.

La commission de gestion juge le projet de coaching des sections comme positif, vu que le recrutement via les sous-fédérations et sections n'est pas très efficace.

Le personnel des locomotives remet une pétition à la direction Cargo

La proximité et ses avantages

Presque 500 mécanos ont signé une pétition pour exiger que la coordination opérative et la répartition du personnel des locs dans toute la Suisse soient conservées sous leur forme actuelle.

Une délégation du SEV et de la LPV a remis les signatures au chef de Cargo, Nicolas Perrin, à Bâle. «Les centralisations ne doivent jamais être faites aux dépens des contacts et des échanges personnels, qui sont les bases de la satisfaction du personnel et l'assurance d'un produit de qualité», déclare Philipp Hadorn, le secrétaire syndical responsable de Cargo. Le transfert à Bâle de la régulation des locs et de la «disposition mar-

chandises» effectué en 2012 a vite montré les limites de la centralisation et s'est avéré être une erreur. Le système existant a beaucoup d'avantages. Ceux-ci compensent largement les éventuelles économies résultant d'une direction centralisée.

Les avantages de la proximité

Le personnel sur place a des connaissances approfondies des locaux et connaît la manière de fonctionner des équipes locales. Il peut donc réagir très vite aux besoins spécifiques.

Le contact direct sans barrière des langues provoque un sentiment d'appartenance qui facilite la souplesse et la vitesse de réaction.

Le fait de connaître chaque collaborateur personnellement apporte de sérieux avantages pour la planification générale ou



De g. à dr. Manuel Avallone, Thomas Giedemann, Urs Kieliger et Philipp Hadorn du SEV et de la LPV, en compagnie de Daniel Eigmann et Nicolas Perrin (pétition en mains) de CFF Cargo ainsi que Blaise Fähndrich de la LPV.

en cas de changements de dernière minute.

Un mécanicien de locomotives est plus facilement prêt à accepter une modification ou à renoncer à un jour libre si la demande vient d'une personne qu'il connaît.

L'influence sur la satisfaction du personnel est sans aucun doute négative.

Lorsque, au lieu de personnel qualifié, du personnel sans expérience est engagé, l'entreprise perd une bonne partie de sa compétence.

sev

malgré les extras

Elle a critiqué le peu de fréquentation de la journée des Jeunes, dont le programme était pourtant attractif.

L'enfant à problèmes

Quant à l'Hôtel Brenscino (et la coopérative des maisons de vacances) il est considéré comme l'enfant à problèmes

du SEV. La commission demande au comité d'empoigner le problème et de déterminer un chemin à suivre.

Peter Moor/Hes

LE COMITÉ EN BREF

Le SEV continue sa campagne dans le domaine touristique. Après la CCT cadre bernoise, il faut mettre en place la gestion des contrats et élargir le nombre de membres dans cette branche. Le comité a accepté un rapport qui ébauche la marche à suivre. La première chose à faire: tisser un réseau de personnes de confiance et bien les encadrer. On a également promis de l'argent pour des moyens de recrutement spécifiques.

Les **négociations CCT** avec les CFF ont débuté. Comme prévu, il faudra beaucoup de travail pour arriver aux objectifs fixés. Il n'y a pas encore de résultat disponible.

La direction a nommé Anja Meierhans, 38 ans et diplômée de l'école des transports d'Olten au poste de **documentaliste**

SEV, pour remplacer Renate Sinzig, qui quitte le syndicat pour des raisons familiales. Le SEV aura désormais 11 sièges à l'**Assemblée des délégués de l'USS**. Huit sont repourvus par les présidents centraux des sous-fédérations. Le comité a décidé d'envoyer les membres du comité représentant les commissions pour compléter la délégation, à savoir Stefan Bruderer (Jeunes), Madeleine Wüthrich (Femmes) et Eugenio Tura (Migration).

Barbara Amsler, déléguée à l'égalité des chances au SEV, a fait ses au revoir au comité. Elle a dressé pour l'occasion un bilan du Dialogue sur l'égalité salariale. Le SEV a poussé six entreprises à entamer cette démarche, qui est déjà terminée dans deux cas, Swiss

et RhB. Il n'y a que quelques cas de différences salariales détectés dans ces deux entreprises, cas qui vont être étudiés de plus près. Les CFF et le SEV ont débuté le processus mais l'ont interrompu, car il fallait traiter certaines informations auparavant. Le BLS et les TPG n'ont pas établi de déclaration d'intention pour l'instant. Au niveau suisse, le projet a clairement loupé ses objectifs. Il est donc temps de le rendre obligatoire, selon Barbara Amsler.

Elle a finalement appelé les sous-fédérations à s'activer pour qu'il y ait davantage de femmes dans les comités et commissions. **Lucie Waser**, qui reprend le flambeau de la cause des femmes au SEV, s'est présentée au comité.

pmo/Hes

La pétition remise au MOB avec 162 signatures

Le dossier de la reconnaissance des monteuses de la voie progresse, grâce à la ténacité de la section VPT-MOB du SEV et de la mobilisation des employés du Montreux-Oberland bernois. Ceux-ci avaient en effet lancé une pétition de soutien fin novembre pour demander que leurs collègues monteuses de voies soient mieux reconnus (voir contact.sev n°23/13). Pour mémoire, le SEV estime que la progression salariale des monteuses de voies classe 1+2 est par trop arbitraire. Mercredi 12 mars, les secrétaires syndicaux SEV Olivier Barraud et Baptiste Morier, ainsi que le président de la section VPT-MOB, Daniel Monod, ont donc remis une pétition munie de 162 signatures au directeur des MOB

et au président du conseil d'administration. Lors de cette rencontre, on a pu constater le rapprochement des positions des uns et des autres. «La direction a indiqué avoir promu ou augmenté 11 personnes sur la trentaine œuvrant à la voie, injectant 17 000 fr. pour cette catégorie d'employés», explique Baptiste Morier. Ces améliorations vont dans le bon sens pour le SEV qui demande néanmoins une solution plus durable pour les employés de la voie. Une solution évaluée en fin d'année dernière à 35 000 fr. Le SEV a donc proposé une nouvelle classification pour les monteuses de la voie, à discuter cette année encore, en attendant la nouvelle CCT MVR-VMCV, repoussée en raison du report de

la fusion des deux entreprises. Le SEV propose que les monteuses de voies progressent automatiquement de la classe 1 à la 4, en étant promu à la classe supérieure tous les deux ans. Cette nouvelle organisation valorise l'expérience dans l'acquisition et la maîtrise des compétences propres aux monteuses de voies.

Lors de cette rencontre, le président du conseil d'administration a accusé réception de la proposition du SEV et estimé que le but de la séance avait été atteint, vu que le dialogue était constructif. Un avis partagé par Olivier Barraud, qui nuance néanmoins: «Nous attendons désormais la reconnaissance effective des monteuses de voies, dans le cadre des négociations à venir.»

vbo

CARNET DE BORD

Racontons le travail

■ Documentaires, livres, émissions radio, le travail intéresse ! Et je ne parle pas là de la rentabilité ou de la compétitivité, non, je parle de ce que c'est le travail, de comment il se fait et de comment il nous fait, des rêves qui nous poursuivent la nuit et de combien nous nous y réalisons. Les réalisateurs, les écrivains, les journalistes se sont depuis longtemps emparés du sujet. L'une des forces indéniable de ces récits – on peut citer «La bête humaine» d'Emile Zola ou «La Scierie» d'un auteur anonyme récemment réédité ou le documentaire «La Boillat vivra» ou encore le récent «Usage du travail» – est de permettre une identification immédiate, une compréhension du sujet et du problème, alors même que l'on est néophyte. A l'initiative d'un professeur de sciences politiques, Pierre Rosanvallon, un collectif a imaginé de «raconter la vie». En créant une association qui anime un site internet et surtout édite des livres aux éditions du Seuil, ce collectif fait le pari que chacun de nous a quelque chose à dire. Un projet bien loin de la forme insupportable et tapageuse des émissions TV qui affectionnent le déballage, si possible pathétique, d'un fait divers (le jour ou je suis devenu sdf, les mois que j'ai passé dans le caniveau, ou alors comment j'ai découvert que mon père est pédophile... j'en passe et des pires). Le propos de «raconter la vie» est de donner la parole, de construire cette parole et de lui donner une forme, un récit, avec un début et une fin, avec un message à partager. Les récits publiés à ce jour sont d'une grande poésie, d'une touchante précision, ils font montre d'un regard sur le monde que bien souvent les médias confisquent en les formatant dans des grilles horaires ou des concepts. Il y a le conducteur qui raconte la ligne 11, le jeune cadre qui raconte les licenciements, une étudiante horrifiée par son emploi dans un fast-food, un usager du RER qui décrit ses voyages, une institutrice qui vit son dernier jour de travail, une nettoyeuse en entreprise.

Au-delà de l'intérêt qu'il y a à lire ces textes, divers et relatant des réalités dont on a souvent pas idée, ils sont le signe, avec les documentaires, livres et autres émissions radio dont je parlais plus haut, que seul le récit peut transmettre ce que l'on vit. Cette lapalissade n'est pourtant pas anodine, car grâce à cette capacité de raconter, nous pouvons faire comprendre notre situation de travail, la donner à voir et à ressentir à un autre, espérer la faire changer.

Lorsque je rencontre des travailleurs malmenés dans leur emploi, remis en question dans leur métier, harcelé par leur supérieur hiérarchique, c'est le récit qu'ils vont me faire qui va me permettre d'évaluer la gravité des faits, mais aussi de proposer une issue. Plus la capacité de quelqu'un à élaborer son histoire est grande, plus les solutions seront nombreuses. Et combien y a-t-il de façons de raconter une situation de travail: en faisant rire, en mettant les larmes aux yeux, en ayant recours à l'absurde ou encore en utilisant des métaphores et des images. Cet exercice n'est pas seulement nécessaire pour les situations problématiques, c'est un moyen aussi de susciter l'empathie, de créer des liens, de convaincre. A bien y regarder, il me semble que les épopées du Moyen Age ne sont pas si éloignées de cet intérêt qu'il y a aujourd'hui à dire son travail, car les récits sont ce qui reste et ce que nous transmettons. (à voir et à lire: <http://raconter-lavie.fr>)

Valérie Solano



Les contingents au mépris des infrastructures

La politique est un art difficile. La planification des infrastructures aussi. Et pour les mêmes raisons : il faut prendre au jour le jour des décisions dont les importantes prendront effet des années plus tard et devront confirmer à long terme le bien-fondé des choix opérés dans des circonstances qui auront forcément changé dans l'intervalle.

En matière d'infrastructures de transport ferroviaires et routières, les politiciens et les investisseurs prennent des options avec un œil sur le porte-monnaie et l'autre vers l'horizon, en espérant que les calculs financiers s'avéreront corrects et que la vision démontrera sa justesse.

De toute évidence, la complexité des dossiers et le perfectionnisme helvétique rendent les options à long terme particulièrement difficiles. On le voit bien avec le second tube du Gothard. Le Conseil des Etats débat ces jours de la proposition du Conseil fédéral qui veut percer un nouveau tunnel routier sous le fameux « château d'eau de l'Europe », pour l'exploiter à sa pleine capacité pendant la réfection de la galerie mise en service en 1980. Ces travaux terminés, le second tube, promis juré, n'ouvrira qu'une piste sur deux dans chaque sens, histoire de respecter les termes de l'initiative sur les Alpes, ancree depuis 1994 dans la Constitution fédérale et inscrite dans les Accords bilatéraux I passés en 1999 avec l'Union européenne.



Mais voilà, personne ne peut sincèrement croire que le second tube ne fonctionnera plus qu'à moitié dès 2030 après avoir été payé le plein prix, présentement évalué à 2,98 milliards, moins de dix ans plus tôt.

Du coup surgissent les propositions de solutions alternatives pour le temps des travaux de maintenance du tunnel routier existant. Entre la remise en service de la route du col historique et l'aménagement de quais de chargement modernes pour la traversée par le tunnel ferroviaire qui ouvrira en juin 2016, le choix de cette dernière solution semble le plus efficace et raisonnable. Or l'Office fédéral des transports n'en veut pas : trop légère et avantageuse, expérimentée à l'étranger seulement, autant dire pas assez sérieuse. Sans parler du canton d'Uri qui refuse avec constance toute installation supplémentaire sur son sol traditionnellement obéré par le trafic de transit. De son côté, l'Office fédéral des routes se contenterait d'une solution transitoire, suivant en cela les prudentes conclusions d'un rapport peu diffusé de l'Office fédéral de la justice, qui a étudié la légalité du second tube et sa conformité avec l'article constitutionnel sur le transit alpin.

Les Chambres adopteront sans doute la proposition du Conseil fédéral. La décision ultime reviendra au peuple puisque le référendum est d'ores et déjà annoncé. Une

fois de plus, notre démocratie directe sera mise à contribution pour dire oui ou non à un épais dossier dont la complexité n'aura fait que croître d'ici la votation.

Nous reviennent en boomerang les effets contradictoires de deux votes émis le 9 février dernier. Ce jour-là les citoyens ont non seulement approuvé la constitution de FAIF doté de 6,4 milliards pour les infrastructures ferroviaires mais aussi dit oui à l'initiative populaire « contre l'immigration de masse ». Les restrictions à la libre circulation ainsi décidées ralentiront certainement le rythme des investissements, quand elles ne les empêcheront pas. Actuellement déjà, les CFF et les entreprises du génie civil ne peuvent fonctionner sans la contribution décisive d'une nombreuse main-d'œuvre étrangère. Or les contingents voulus par une petite majorité populaire et la plupart des cantons ne suffiront pas à tenir le programme des travaux de maintenance et de construction des infrastructures transport, telles que planifiées et financées.

Dans ces conditions, on peut d'emblée dire adieu à la vision prometteuse d'une Suisse qui effectuerait la révolution souhaitée notamment par Ulrich Weidmann, professeur à l'EPFZ. Et pourtant, notre pays aurait bien besoin de faire, dans les décennies à venir, non seulement la transition énergétique prévue, mais aussi la priorisation des systèmes de transports collectifs, reconnus comme les plus efficaces et les plus adéquats pour répondre aux besoins croissants de mobilité des personnes comme des marchandises. Pas facile, la politique.

Yvette Jaggi

Après la semaine de cinq jours, RATP DEV lâche aussi une indemnité pour le travail nocturne

Ce qui semblait encore impossible à RATP DEV avant Noël devient bel et bien réel. Organisés et surtout, déterminés, les conducteurs et les conductrices ont déjà obtenu, début février, la semaine de cinq jours. Lors de la dernière séance de négociations du 4 mars, la direction de RATP DEV a aussi accepté de verser une indemnité de 15 fr. par service NPA travaillé. « C'est vraiment une excellente nouvelle », se réjouit Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV, qui accompagne la

mobilisation chez ce sous-traitant des TPG. La direction a ainsi accepté la proposition de Rémy Perrot, délégué du personnel et représentant SEV au sein de l'entreprise. Pour lui, cette prime par nuit NPA permet une équité avec les conducteurs des noctambus qui touchent aussi des primes. D'autre part, cette prime constitue une reconnaissance de la pénibilité du travail de nuit. Cette avancée n'est pas la seule, puisqu'un cahier des services avec minutages sera à disposi-

tion à la salle des conducteurs. Autre bonne nouvelle, les plannings seront affichés sur 14 jours plutôt qu'une semaine, de sorte à avoir plus transparence. La direction s'est aussi engagée à demander aux TPG des contrôles plus fréquents, sur les lignes 43, S et V notamment. L'entreprise va également s'adresser aux communes (Genthod-Bellevue, Sezenove) pour que des installations sanitaires soient mises à disposition. Enfin, signalons que le directeur

a accepté que Rémy Perrot ait (enfin!) les clés du panneau d'affichage... Un signe de confiance et dialogue réciproque... Les conducteurs et conductrices qui, à plus de 70 %, avaient mandaté le SEV et Rémy Perrot pour négocier commencent donc à voir les fruits de leur mobilisation. Mais la bataille la plus difficile, celle de la revalorisation des salaires, doit encore être menée. « Il est primordial de trouver un chemin avec les autres collègues-

sous-traitants, pour avancer. La CCT est la base concurrentielle des appels d'offre et aucun sous-traitant ne souhaite se trouver désavantagé. Ce sont les conducteurs ensemble qui trouveront les arguments pour faire valoir la revalorisation de leurs salaires », rappelle Valérie Solano. 2014 est l'année des appels d'offres. L'occasion rêvée de mettre la pression à juste titre sur les entreprises. Ensemble, restons vigilants et mobilisés.

Notre site www.sev-online.ch fait peau neuve

Le SEV s'adapte sur le web

Que ce soit sur l'ordinateur à la maison, sur tablette ou sur smartphone, le nouveau site internet du SEV s'affiche de manière optimale grâce à la technologie.

Depuis cette semaine, le site internet du SEV (www.sev-online.ch) a un nouveau visage, rafraîchi visuellement et techniquement.

La principale nouveauté n'est pas visible. Dans le jargon informatique, on parle de «responsive design», de site web adaptatif. En clair, quel que soit le type d'appareil depuis lequel on cherche à consulter le site internet du SEV, celui-ci s'affichera de manière lisible. Une évolution nécessaire vu le développement à venir dans le domaine des applications mobiles.

Sur le plan du contenu, le site in-



Le site internet du SEV a été rafraîchi visuellement et techniquement.

ternet ne change pas ou peu; toutefois, pour coller encore davantage à l'actualité, des articles de notre journal *contact.sev* seront diffusés sur internet avant que notre bimensuel ne soit imprimé. Au cours de 2014, le contenu de la page sera réorganisé. Le site a aussi pour objectif de faciliter, davantage qu'aujourd'hui, l'adhésion au SEV de ceux qui

s'intéressent à notre organisation. Il s'agit aussi de favoriser l'interaction; pour de nombreux articles, il sera possible de laisser des commentaires. Pour des questions légales, ceux-ci seront analysés par la rédaction avant leur mise en ligne et, si nécessaire, réécrits.

Autre nouveauté fondamentale: l'entier du site ne sera plus ac-

cessible à tout le monde: de nombreux contenus concernant directement les membres ne seront accessibles qu'à eux.

Grâce au numéro de membre...

Les membres pourront y accéder grâce à leur numéro de membre (qu'ils trouvent sur leur carte SEV ou dans le champ adresse de *contact.sev*) et à leur date de

naissance. Ils pourront ensuite établir un login personnel.

Pour le moment, dans la partie réservée aux membres, les articles de notre rubrique «Angle droit», les SEV infos et les informations actuelles de notre campagne de recrutement «via sev».

Dans la partie accessible à tout un chacun, on trouve les communiqués de presse, les articles du journal *contact.sev* ainsi que l'agenda qui offre une vue d'ensemble des activités du SEV, de ses sous-fédérations et de ses sections.

App pour Android

Pour tous les appareils Android, le code QR ci-contre permet d'accéder à



l'application SEV online. Le site web est accessible en un clic. *pmo*

Aviation

Swiss augmente son bénéfice de 24 %

La compagnie d'aviation Swiss a obtenu un bénéfice opérationnel de 264 millions de francs en 2013. L'entreprise attribue ce bon résultat entre autres à son programme d'économies Score.

Swiss évoque dans un communiqué un environnement économique demeurant difficile pour le secteur aérien en 2013 et mentionne notamment les surcapacités, l'évolution des taux de change et le niveau des prix du kérosène.

Le programme de réduction

des coûts «Score» a contribué au résultat à hauteur de 105 millions de francs, contre un apport de 49 millions en 2012. Au total, Swiss a pris pas moins de 230 mesures dans le cadre de ce projet. Cette année encore, il devrait apporter une contribution «sensiblement» supérieure à 100 millions, estime le transporteur. «Ce résultat, avec une marge bénéficiaire supérieure à 5%, nous permet de faire profiter tous les collaborateurs de Swiss du bénéfice», s'est réjoui le directeur général (CEO) Harry Hohmeister.

En 2013, Swiss a transporté 16,0 millions de passagers, à

savoir 0,9% de plus qu'en 2012.

Augmentation des postes

Au 31 décembre 2013, Swiss comptait 8250 collaborateurs, contre 8067 l'année précédente. «A l'avenir, le maintien des postes de travail devra avoir une grande priorité», explique le communiqué.

Pour 2014, Swiss attend une légère augmentation du bénéfice même si la situation politique, l'économie et le cours monétaire restent incertains. *Fi/Hes*

COMMENTAIRE

Swiss risque bien de perdre de son éclat

Swiss peut être fière: son résultat financier 2013 est publiable. Le système de répartition du bénéfice de la CCT permet aussi aux collaborateurs d'obtenir une coquette somme: 3% du salaire, au minimum 2000 francs et au maximum 4500 francs à temps plein. Swiss peut ainsi briller dans les médias, mais il y a quand même quelques ombres au tableau:

- Le programme d'économies de la maison-mère Lufthansa et l'empressement de Swiss ont mené à des déplacements des postes de travail (sauvés grâce à l'argent public) dans des pays bon marché, des licenciements et des burn-out.

- Les dernières négociations salariales ont débouché sur un résultat nul, mais les patrons ont fait un geste, en donnant 500 francs à chaque collaborateur comme cadeau de Noël, au mépris de la CCT et des partenaires sociaux. Comme si ce n'était pas le personnel qui avait travaillé pour obtenir cet argent...

- Des versements ont eu lieu pour corriger des salaires qui étaient en dessous des plages salariales prévues dans la CCT, mais après plusieurs interventions de SEV-GATA seulement.

- Swiss a résilié la CCT pour le personnel au sol pour mi-2014. Un affront, puisque les syndicats avaient accepté de contribuer à la réduction des coûts pour environ 2% l'année dernière.

- Swiss a présenté maintenant son objectif lors du renouvellement de la CCT: 3,5 à 4% d'économies salariales en augmentant le temps de travail hebdomadaire.

Un vrai partenariat social se fait les yeux dans les yeux. On verra ce qu'il en est dans les prochains mois, et s'il le faut, il y aura une période sans CCT!

Philipp Hadorn, président SEV-GATA et secrétaire syndical SEV

Initiatives populaires



Une application à géométrie variable?

Spécialiste de droit constitutionnel, Etienne Grisel aborde la question de l'application des initiatives. Selon ce professeur honoraire de l'Université de Lausanne, la mise en pratique rapide de l'initiative « Contre l'immigration de masse » est somme toute logique. Quant à la mise en œuvre de l'initiative des Alpes, elle ne pose pas forcément de problèmes.

■ **contact.sev:** Une semaine après le vote du 9 février contre l'immigration de masse, la Suisse annonce qu'elle ne signera pas l'accord de libre circulation avec la Croatie. Une telle rapidité dans l'application d'une initiative est-elle surprenante? Connaissez-vous d'autres exemples similaires?

La rapidité avec laquelle le Conseil fédéral a réagi au vote du 9 février en renonçant, du

moins provisoirement, à signer l'accord de libre circulation avec la Croatie n'est pas surprenante. L'initiative acceptée prescrit une gestion autonome de l'immigration, par des plafonds et des contingents, et elle interdit la conclusion d'un traité international contraire à ces règles. L'approbation du traité concernant la Croatie pourrait être considérée comme une violation flagrante du nouvel article 121a de la Constitution. Le Conseil fédéral n'a pas voulu encourir ce reproche. Le hasard a voulu que la question de la Croatie se pose précisément à l'heure actuelle. Dans d'autres cas, des mesures hâtives n'ont pas paru nécessaires. Toutefois, s'agissant de l'initiative sur les résidences secondaires, le Conseil fédéral a aussi réagi avec célérité.

■ **En y glissant quelques exceptions... Il y a 20 ans, les Suisses acceptaient l'initiative des Alpes. Aujourd'hui, elle n'a toujours pas été appliquée. Y a-t-il deux poids deux mesures dans notre démocratie?**

Il serait excessif d'affirmer que l'initiative des Alpes n'a « toujours pas été appliquée ». La question de l'application des initiatives est difficile, car il faut différencier les réponses suivant l'objet et la portée des demandes populaires. Certain-

es d'entre elles sont directement applicables et peuvent être mises comme telles à exécution; tel est probablement le cas de l'interdiction des minarets. D'autres, en revanche, supposent une législation d'exécution, voire des activités concrètes et des dépenses. Pour l'initiative des Alpes, elle comprend deux volets principaux. D'une part, elle prohibe l'augmentation de la capacité des routes de transit dans les

« **L'initiative des Alpes prohibe l'augmentation de la capacité des routes de transit dans les régions alpines; ce premier volet a été immédiatement réalisé par la loi du 17 juin 1994 sur le trafic de transit dans le domaine alpin.** »

régions alpines; ce premier volet a été immédiatement réalisé par la loi du 17 juin 1994 sur le trafic de transit dans le domaine alpin, et il est admis qu'il a été bien respecté dans l'ensemble...

■ **Le Conseil fédéral propose pourtant de construire un 2^e tube au Gothard. N'y a-t-il pas déni de démocratie?**

La construction d'un deuxième tube du tunnel du Gothard ne serait pas contraire à la Constitution, à condition que la capacité de transit ne soit pas augmentée. Encore faut-il réserver les obligations internationales de la Suisse dans le domaine du trafic international.

■ **Même si le Conseil fédéral assure que la capacité ne sera pas augmentée, certains évoquent déjà un risque de conflit avec l'UE si toute la capacité des deux tunnels n'est pas utilisée, au risque de mettre à mal... les accords bilatéraux.**

Dans la même perspective, il faut reconnaître, avec la littérature spécialisée, que la Suisse ne peut pas ignorer à la fois ses engagements envers

volet se heurte à d'immenses difficultés, notamment financières et techniques, mais aussi au regard du droit international, lequel garantit à la fois la liberté de transit et le choix du moyen de transport.

■ **Y a-t-il d'autres exemples de textes acceptés il y a un certain temps mais non encore appliqués?**

On peut citer d'autres exemples de textes acceptés par le peuple qui n'ont pas été appliqués, du moins pas entièrement et pas immédiatement. Ainsi, le principe d'une assurance maternité avait été inscrit dans la Constitution en 1945, et il a fallu plus d'un demi-siècle pour que cette branche de la sécurité sociale soit mise en place. De même l'initiative pour le renvoi des étrangers criminels votée en 2010 n'est pas encore réalisée dans la loi, et le Tribunal fédéral a refusé de l'interpréter comme directement applicable, empêchant un renvoi que le texte de l'initiative rendait manifestement impératif.

■ **On le sait, certaines initiatives semblent poser de sérieux problèmes d'application (criminels étrangers, Initiative des Alpes). Au vu de la hausse de l'utilisation de l'initiative populaire, êtes-vous favorable à un contrôle plus sévère de la**

BIO

Agé de 69 ans, **Etienne Grisel** est né à Neuchâtel. Il obtient son doctorat en droit à Lausanne en 1968, puis son Master of Laws à Harvard en 1969 et son brevet d'avocat vaudois en 1971.

Professeur honoraire à l'Université de Lausanne depuis 2009, il y fut aussi professeur ordinaire de droit public de 1978 à 2009.

Il fut également cofondateur et codirecteur du Centre de droit public dès 1973 et jusqu'en 2009.

Il officie aussi en tant qu'expert pour la Confédération (Conseil fédéral, Département fédéral de justice et police, commissions parlementaires) et les cantons (révisions constitutionnelles, élaboration de lois).



Etienne Grisel, interrogé ici à la Télévision romande. Ce spécialiste de droit constitutionnel estime que le Conseil fédéral ne fait pas de zèle dans l'application de l'initiative UDC « Contre l'immigration de masse ».

validité des textes avant le lancement de la récolte des signatures?

Certaines initiatives posent de sérieux problèmes d'application. La gravité et l'étendue de ces problèmes dépendent naturellement de l'objet de la

une utilisation plus fréquente du droit d'initiative (130 demandes entre 1891 et 2000, 60 demandes depuis lors). A cela s'ajoute une proportion d'initiatives acceptées plus élevée que par le passé (10% avant 2000, 15% depuis lors).

« Le principe d'une assurance maternité avait été inscrit dans la Constitution en 1945, et il a fallu plus d'un demi-siècle pour que cette branche de la sécurité sociale soit mise en place. »

demande populaire acceptée par le peuple. Dans certains cas, il faut élaborer une législation complexe, par exemple pour l'initiative « contre les rémunérations abusives ». Dans d'autres situations, la Cour européenne des droits de l'Homme et la jurisprudence de la Cour rendent délicate la stricte application de l'initiative, par exemple le renvoi des étrangers criminels ou l'internement à vie des délinquants sexuels. Cela n'empêche pas

Quant à l'idée d'un contrôle de la validité des initiatives, elle paraît contraire à notre conception de la démocratie directe, qui garantit précisément la liberté de faire des propositions et de les soumettre à un vote populaire. Si le contrôle avait lieu avant la récolte des signatures, cette liberté serait excessivement réduite. Depuis toujours, il a lieu une fois la demande déposée et s'opère dans le respect du principe in dubio pro-

pulo. Les seules restrictions du droit d'initiative découlent de quelques règles formelles (unité de matière et de forme), ainsi que d'un petit nombre de normes internationales impératives (interdiction du génocide ou de la torture par exemple).

Voilà pourquoi les initiatives annulées sont rarissimes. Une pratique plus stricte ne serait pas souhaitable.

■ Pourquoi?

Il ne serait pas opportun de régler le droit d'initiative plus qu'il ne l'est aujourd'hui. D'ailleurs toutes les tentatives faites jusqu'ici ont échoué. Les citoyens de notre pays sont manifestement attachés à l'initiative populaire, qui est un pilier essentiel de notre régime politique. En limitant l'initiative au domaine constitutionnel, on a déjà imposé une restriction importante, puisque le texte doit encore être réalisé ou mis en œuvre ultérieurement. Il s'agit là d'un compromis, le droit d'initiative

étant beaucoup plus large dans les cantons.

■ La commission des Institutions politiques du Conseil des Etats vient d'ailleurs de renoncer à invalider l'initiative Ecopop « Halte à la surpopulation » et a refusé d'y opposer un contre-projet. Qu'en pensez-vous?

La validité de l'initiative Eco-

devrait se charger d'une invalidation et sur la base de quels critères?

Si les conditions de validité des initiatives devaient être élargies et rendues plus rigoureuses, il conviendrait d'instituer un organe particulier pour vérifier la validité des textes. L'Assemblée fédérale, qui est formée de politiciens préoccupés par hypothèse de

« Il ne serait pas opportun de régler le droit d'initiative plus qu'il ne l'est aujourd'hui. »

pop a été mise en doute en raison d'une possible violation du principe de l'unité de la matière. Cependant, compte tenu de la pratique habituelle de nos autorités, l'initiative est sans doute valable. Quant à la présentation d'un éventuel contre-projet, cette question dépend du libre-arbitre des Chambres fédérales, et elle est donc d'ordre purement politique.

■ D'après vous, quel organe

problèmes politiques, ne serait pas l'autorité adéquate. En particulier, il faut relever que la compatibilité d'une initiative avec telle ou telle règle de droit international est une question difficile que seuls des juges spécialisés pourraient trancher de manière sérieuse et objective. L'affaire devrait d'ailleurs faire l'objet d'une procédure judiciaire, qui garantirait les droits des uns et des autres.

Vivian Bologna

Ateliers d'Yverdon

Discussion constructive en cours

L'année dernière a été quelque peu mouvementée aux Ateliers d'Yverdon. Un fort stress a été détecté par une enquête auprès des collaborateurs et il a été décidé d'entreprendre le maximum pour y remédier. Des actions concrètes ont été mises sur pied en ce début 2014.

Outre les résultats en matière de stress, le SEV et la CoPe avaient relevé l'année dernière des problèmes de communication entre les chefs de team et les collaborateurs, problèmes qui pesaient fortement sur les conditions et l'ambiance de travail. Depuis novembre, la direction a organisé un atelier de travail pour améliorer la communication. On ne remarque bien sûr pas encore les effets à ce jour, mais c'est un pas en avant. A noter d'ailleurs que les contacts entre les différentes parties sont pour l'instant très cordiaux. La direction a bien pris conscience qu'il fal-

lait procéder à des changements dans le cadre de la communication principalement. Ils se sont rendu compte que la transmission d'un ordre avec un objectif clair aux chefs de team était parfois relayé sur le terrain de façon plutôt maladroite, ce qui n'arrange pas les choses, ni les relations.

Il ne faut cependant pas oublier que les chefs de team ont de plus en plus de tâches administratives qui ne leur permettent pas toujours d'être à disposition de leur personnel comme ils le souhaiteraient.

De plus, la situation des Ateliers d'Yverdon est particulière, dans le sens où le site est en réorganisation, via un projet nommé Optima 2016, qui touchera notamment la direction. Optima 2016 génère donc de l'inquiétude.

Commission tripartite

Une des premières actions mises en place: la commission tripartite a été formée et la première rencontre entre SEV, CoPe et direction a eu lieu le 10 mars. Jean-Pierre Etique représentait le syndicat, André Mar-



Valérie Solano et Jean-Pierre Etique, les deux secrétaires syndicaux impliqués dans le dossier.

tin et Pierre-André Rochat la CoPe, tandis que Charles Runge, directeur des Ateliers, et Rachel Schnegg, responsable des ressources humaines, représentaient l'entreprise. Le SEV a notamment fait part d'une information émanant de quelques membres s'étant adressés au syndicat suite à des problèmes liés aux évaluations. Il semblerait que «des chefs de team auraient menacé les employés qui auraient l'indélicatesse de divulguer

des informations sur le déroulement ou le résultat de leur évaluation. Les chefs de team leur auraient promis une convention d'objectifs!»

L'entreprise était fort surprise d'apprendre cela et a informé les participants à la séance qu'elle ne cautionnait pas ce genre de pratique, et n'avait bien sûr jamais donné d'ordre dans ce sens.

Le syndicat a également remarqué qu'il y avait quelques soucis d'interprétation de la Loi sur la durée du travail (LDT) par certains responsables. La direction va veiller au grain en la matière... puisque la LDT ne doit pas être prise à la légère!

La prochaine séance aura lieu

le 16 juin. Quatre séances sont prévues par année. La prochaine sera l'occasion de prendre connaissance des résultats approfondis du focus group mis en place suite à l'enquête Karasek (voir encadré ci-dessous).

Jean-Pierre Etique informe qu'une permanence SEV sera organisée avant le 16 juin à proximité des Ateliers, pour récolter les revendications et autres propositions de gens du site. Les hommes de confiance du SEV sur place seront aussi appelés à faire part des doléances des employés.

Henriette Schaffter

INFO

Enquête Karasek: la suite via un «focus group» ce printemps

En sciences sociales, les «focus groups» (ou groupes de discussion) sont utilisés pour étudier des problématiques sociétales non à travers l'enquête d'individus, comme c'est le cas dans l'enquête par sondage, mais par la discussion de groupe. C'est via un «focus group» que le SEV va approfondir l'enquête Karasek, menée dès l'automne 2012 dans les Ateliers d'Yverdon, de Bienne, d'Olten et de Bâle et ayant décelé de biens mauvaises conditions en matière de stress, ceci particulièrement à Yverdon. La SUVA a par ailleurs décidé de financer le projet à Yverdon

vu les mauvais résultats obtenus. De plus, la première enquête n'ayant pas permis de démontrer avec précision où se situait exactement les problèmes, la direction avait envie que l'analyse soit poussée plus en avant. Le SEV s'est donc approché d'un chercheur de l'Université de Genève, qui sera chargé d'organiser ce «focus group», d'établir un rapport avec les résultats obtenus et de le présenter, si les délais d'analyse le permettent, lors de la prochaine séance de la commission tripartite, fixée le 16 juin prochain. Participeront au groupe de

discussion: Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV, Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical SEV également, le chercheur engagé sur ce dossier ainsi que cinq ou six collègues du site d'Yverdon, qui se sont portés volontaires. Autour de plusieurs cas et situations réelles, ils chercheront à établir un diagnostic et donc détecter les problèmes existants. Ils formuleront des propositions d'améliorations et des solutions. Ce focus group devrait avoir lieu au printemps.

Hes



Un fort taux de stress avait été détecté chez les employés des Ateliers d'Yverdon lors d'une enquête l'année dernière.

Conseil d'administration des TPG

Un 2^e siège pour le SEV ?

A l'heure où les conseils d'administration sont essentiellement composés de spécialistes, à Genève, ce sont principalement des politiques qui y siègent. Aux TPG, 15 % des mandats au CA sont détenus par le personnel. Le SEV convoite un 2^e siège.

Trois candidats SEV briguent un siège au conseil d'administration des Transports publics genevois (TPG) : pour le personnel de l'administration et personnel gradé qui a droit à un siège c'est Olivier Norer qui se jette à l'eau pour le SEV.

Pour le personnel non gradé de l'exploitation et du technique, c'est le sortant François Sottas et Thierry Blanchard qui se lancent dans la course pour conserver le siège SEV et tenter d'en gagner un second.

Trois candidats SEV solides (voir les profils ci-contre). Cette élection du conseil d'administration intervient après une année marquée du sceau du conflit aux TPG où la section SEV-TPG a déposé un préavis de grève en raison des mauvaises conditions de travail que les employés ont dénoncées. Une année 2013 marquée par une hausse très importante des adhésions au SEV d'employés non syndiqués ou de transfuges de transfair et d'Asip insatisfaits du travail syndical de leurs représentants.

Alors que le SEV est actuellement en pourparlers bilatéraux avec la direction pour l'amélioration des conditions de travail, le vent est-il assez favorable pour placer un second membre SEV au conseil d'administration? «Ce sera sans doute assez difficile car le mode d'élection à la proportionnelle favorise les petites listes. Néanmoins, avec une forte mobilisation de nos membres et de ceux qui ont constaté le travail de terrain ef-



Thierry Blanchard, Olivier Norer et François Sottas (de gauche à droite) : les trois candidats du SEV.

fectué par le SEV, un 2^e mandat peut devenir réalité», souligne la secrétaire syndicale SEV Valérie Solano.

Dans un conseil d'administration composé de 19 personnes issues des partis politiques et du personnel, le renforcement du SEV permettrait de faire entendre de manière encore plus déterminée la voix des employés.

Les candidats SEV jouent en tout cas la carte de l'indépendance vis-à-vis de la direction, le respect de la volonté des autres membres du syndicat et de tous les autres collègues de l'entreprise!

Vivian Bologna

CALENDRIER

Les élections se déroulent du 27 mars au 16 avril à midi. Dès le 17 avril, la commission électorale procédera au dépouillement et à l'affichage des résultats (avec l'aimable appui du service des élections).

SOTTAS

François Sottas représente le personnel de l'exploitation et de la technique au CA depuis 2007. Ancien président SEV TPG, ancien député et conseiller municipal, François Sottas a participé activement à la lutte pour la défense des intérêts du personnel subalterne. «La priorité de mon engagement au CA, c'est d'être une des voix du personnel de l'entreprise et de susciter une écoute de la part de cette instance faïtière sur le quotidien de chacun des employés. Je suis attentif à ce que les décisions prises par le CA ne péjorent pas notre travail et respectent les acquis sociaux. Je suis aussi attentif à ce que nos sous-traitants respectent les CCT et ne créent pas de dumping salarial et social. Tout cela pour que les TPG soient toujours aptes à remplir la mission que leur a fixée la population sans pour autant péjorer les conditions de travail.»

BLANCHARD

Thierry Blanchard, mécano ferroviaire aux TPG depuis 2002, possède le sens de l'engagement et sait capter un certain capital de sympathie. Plutôt discret de prime abord, loin d'être le ténor des ateliers, il organise entre autres avec brio et avec ses collègues le repas de fin d'année. Pompier volontaire en externe et pompier d'entreprise, il doit s'assurer que tout le personnel a bien été évacué. Désireux de rendre service aux autres, Thierry a décidé de répondre à l'appel du SEV pour défendre au sein du futur conseil d'administration des TPG les couleurs du personnel technique, qui pourrait de ce fait être représenté par un de ses membres. Un homme du monde du travail au sein du conseil est un gage d'équilibre et d'écoute!

NORER

Olivier Norer, ingénieur des transports au sein du nouveau service du développement réseau, a su passer par de nombreuses étapes au sein des TPG et en dehors. Entré en 2008 comme attaché commercial, il est devenu en 2011 expert réseau. Au-delà de son parcours professionnel, il a de l'expérience sur les plans politique et associatif. Même s'il n'en fait pas étalage, il est connu par plus d'un comme «le député». Il a siégé au législatif cantonal de 2009 à 2013. Auparavant, il a été président de l'ATE-Genève et conseiller municipal en Ville de Genève. Il incarne non seulement le fin connaisseur et acteur du monde politique mais également le collègue travailleur avec un fort esprit de synthèse et une bonne capacité de communication, qu'il doit en partie à son passé de journaliste au «Courrier» et à «Gauchebdo».

Le bus a de l'avenir

« Séparons les différents acteurs du trafic! »

Ueli Müller, conducteur de bus, vice-président VPT



De nombreux réseaux de bus doivent être revalorisés

Les villes suisses et leurs agglomérations comptent beaucoup plus de lignes de bus que de trams. Leur développement ne se fait que ponctuellement et de façon pragmatique. Les experts des transports publics exigent maintenant des standards plus élevés. Ceux-ci s'imposent aussi parce que la vitesse commerciale diminue.

Une enquête de *contact.sev* effectuée auprès des entreprises de transports urbains montre que la vitesse moyenne des bus des villes et des agglomérations se réduit. Selon Valérie Maire, porte-parole des entreprises de transports publics de la région lausannoise (tl), si on considère les horaires, la vitesse a diminué de « quelques kilomètres par heure » ces dernières années. La raison est due à l'augmentation du trafic sur certains axes.

Les conclusions sont les mêmes pour Winterthur et Zurich. « La tendance est au ralentissement », commente la porte-parole des entreprises de transports de Zurich (VBZ), Daniela Tobler. Ici aussi, l'augmentation du trafic en est la cause, de même que la « reconquête des espaces dévolus à la circulation du trafic lent ». Du fait que le tram dispose de plus de tracés en site propre et qu'il a priorité sur les passages pour piétons, il semble moins touché par le phénomène. Il n'est toutefois pas épargné par cette tendance. A Zurich par exemple, la vitesse moyenne des trams a passé ces vingt dernières années de 17 à 16 km/h.

Préoccupant et cher

Pour les transports publics,

cette situation n'est pas idéale. Car si la vitesse diminue, la fiabilité de l'horaire va souvent aussi dans le même sens. Durant les heures de pointe, lorsque les gens se pressent aux arrêts et que les bus sont coincés dans les bouchons. La vitesse est un facteur de réussite central pour les bus et les trams. Elle joue un rôle dans le choix du moyen de transport et a en outre des effets sur les coûts: plus les bus roulent lentement, plus il faut de personnel et de véhicules pour la même offre. Rouler lentement coûte cher aux entreprises de transports et aux villes qui participent à leur financement.

Les vitesses dictées par les horaires des bus qui circulent aujourd'hui dans les villes suisses se situent clairement en dessous de 20 km/h. Ainsi, Bernmobil atteint durant la journée, en dehors des heures de pointe, une moyenne de 17,9 km/h sur les lignes principales. A Lausanne, la ligne 9 très fréquentée (Lutry-Prilly) enregistre une vitesse de 15 km/h aux heures de pointe contre 20 km/h le soir.

Mesures connues

Les nombreuses mesures permettant d'écourter les temps des trajets sont connues. Elles ont été ou sont encore appliquées lorsque les conditions

et les finances le permettent. Les plus importantes sont les voies réservées aux TP, la priorité des transports publics aux feux de signalisation, mais

« Il n'y a pas que le rail, le bus aussi doit progresser. »

Ulrich Weidmann, professeur à l'EPFZ et directeur de l'Institut pour la planification de la circulation et des systèmes de transport

aussi l'aménagement des arrêts sur la chaussée et non sur des places d'évitement hors chaussée (décrochements). Pour les bus, il faut éviter que, lorsqu'ils s'arrêtent aux haltes prévues, ils soient dépassés par le trafic privé et qu'ils doivent attendre pour pouvoir repartir. Ils passent alors à l'arrière de la colonne de véhicules (des places d'évitement sont parfois nécessaires lorsque les bus, pour compenser l'avance qu'ils ont sur l'horaire, doivent un peu attendre). Finalement, les mesures dépendent des véhicules. Les bus à planchers surbaissés et des portes supplémentaires facilitent l'embarquement et le débarquement des passagers. C'est d'autant plus important que le nombre de passagers augmente dans la plupart des entreprises, et donc aussi le temps aux arrêts: « D'une certaine façon, nous sommes victimes de notre succès », confirme Thomas Nideröst, directeur

de l'entreprise des bus de Winterthur. Thomas Ledergerber, responsable de la gestion du réseau de Bernmobil, mentionne une autre possibilité pour

gagner du temps: augmenter la distance entre les arrêts. En milieu urbain, elle est idéalement de 400 à 500 m. Sur le réseau de Bernmobil, la distance est parfois plus courte. Toutefois, ajoute immédiatement Ledergerber, « il est très difficile de supprimer des arrêts de bus ». Lorsque Bernmobil a récemment essayé de le faire, « cela a provoqué un tollé ».

Obstacles politiques

D'autres mesures suscitent également une résistance politique. Dans les zones urbaines limitées par la place, des couloirs réservés aux bus contraignent le trafic individuel à céder de la place, ce qui provoque des recours de la part des associations d'automobilistes. Il en va de même pour la priorité des TP aux feux de signalisation. Ils sont en concurrence avec les droits des autres usagers de la route, que ce soit les automobilistes, les cyclistes ou les piétons: « Cela se fait

toujours au détriment de quelqu'un d'autre », dit encore Ledergerber.

Ulrich Weidmann, professeur à l'EPFZ et directeur de l'Institut pour la planification de la circulation et des systèmes de transport (IVT), a constaté que « la priorité aux TP n'est plus si forte qu'auparavant ». Thomas Nideröst est persuadé que Winterthur a encore un potentiel d'optimisation. Selon lui, une mesure appropriée pour désengorger les routes serait de transférer le trafic, via les feux de signalisation, aux endroits où il est possible de créer des couloirs réservés aux bus: « A ces endroits, nous pourrions contourner les bouchons. » Le professeur Weidmann fait une autre proposition concernant surtout les agglomérations en dehors des centres urbains, où des voies de bus sont souvent judicieuses. Dans ce cas, en cas de double voie, cette dernière pourrait être conçue de sorte qu'elle soit réservée au bus uniquement lors de son passage effectif, signalisé par des feux.

Planifier comme pour les trams

Weidmann considère l'amélioration de l'offre des bus comme étant prioritaire. « Il n'y a pas que le rail, le bus aussi doit progresser. » Il considère que la clé du succès est plutôt



L'avenir est à Lausanne: esquisse du nouvel axe Pully-Lutry, un élément du projet « axes forts ».

du côté de l'infrastructure que des véhicules et de la technique de propulsion. Lors de la planification de lignes de bus très fréquentées, Weidmann propose d'adopter la manière de penser appliquée aux projets liés aux trams et non plus de les considérer comme quantité négligeable. «Un bus est aussi un système qui a besoin d'une infrastructure propre tout au long du corridor.»

Outre les voies réservées, la conception des arrêts est décisive, surtout aux arrêts qui ont une correspondance avec d'autres lignes. Aujourd'hui, on les place là où c'est le plus pratique. Il s'agira à l'avenir de les concevoir selon les besoins des usagers et par rapport aux bus. «Le trafic individuel, plus flexible, devra s'adapter en conséquence.»

Lausanne joue un rôle pionnier

De tels systèmes correspondent à ce que les spécialistes désignent par «bus à haut niveau de service». En Suisse, c'est l'agglomération de Lausanne qui est pionnière en la matière. Dans son «Réseau des axes forts» qui sera opérationnel dès 2018, trois lignes

de bus «à haut niveau de service» (BHNS) sont prévues. La vitesse commerciale et la fiabilité doivent être augmentées grâce à des voies propres et à une priorité absolue aux croisements. L'objectif est d'atteindre 18 km/h, ce qui, par rapport à la vitesse actuelle qui n'est parfois que de 10 km/h, serait un progrès considérable. Les autres caractéristiques des lignes BHNS sont une bonne fréquence, des bus à double articulation pouvant contenir 150 passagers et des planchers surbaissés.

Passage progressif au tram?

Pourquoi alors, sur de tels axes, ne pas miser directement sur le tram qui peut transporter 250 passagers? Selon Weidmann, il n'y a pas de règle qui dit à partir de combien de passagers le tram est justifié. Pour un tram qui roule à une cadence de cinq à dix minutes sur les tronçons les plus fréquentés, il faudrait un bus qui circule toutes les 2 à 3 minutes pour absorber le flot des usagers. En outre, des réflexions liées à l'urbanisme jouent aussi un rôle: si le tram, grâce à l'avantage que procure le rail,

sert à revaloriser une région et à la développer.

Plusieurs villes suisses de taille moyenne (Bienna, Lucerne et Winterthour entre autres) réfléchissent à introduire le tram ou un train urbain. Weidmann trouve qu'une avancée progressive est un moyen pragmatique pour éviter les discussions de fond. Il est possible de réserver un corridor pour un «moyen de transport neutre» apte à être développé: d'abord pour le bus avec la possibilité de l'adapter plus tard au tram lorsque le nombre de passagers continue de progresser. Nideröst est sceptique quant à ce genre d'investissements en stock». Le laps de temps qui s'écoule jusqu'à ce qu'ils apportent de réels avantages est long: il est en effet persuadé que «le tram de Winterthour ne verra pas le jour avant 2035». Il faudrait d'abord que les infrastructures des bus soient conçues de sorte qu'elles durent au-delà des 25 prochaines années: «Grâce à la longueur des véhicules, la différence avec le tram n'est plus aussi grande qu'auparavant.» **Peter Krebs/Hes**

La vision du personnel

■ **contact.sev:** Comment les conducteurs de bus vivent-ils l'évolution de la vitesse de conduite?

Ueli Müller: Les heures de pointe des flux de pendulaires s'allongent, depuis des décennies; dans ces périodes-là, j'arrive en retard à la station terminus avec mon bus de ligne, au lieu d'avoir cinq minutes à disposition pour respirer un coup.

■ **Qu'est-ce qui freine le plus le trafic?**

On ne peut traverser les giratoires que très lentement. Dans certaines rues très étroites de quartier, les bus de ligne avancent à la vitesse d'un escargot. Et on manque souvent d'espace pour pouvoir dépasser les vélos.

■ **Quelles sont les mesures urgentes à prendre selon le personnel?**

Les horaires doivent être adaptés selon la réalité et les besoins du personnel et pas seulement être

établis selon des calculs théoriques.

■ **Des réseaux de bus séparés comme alternative au tram: est-ce l'avenir?**

Evidemment: séparons les différents acteurs du trafic! Réserveons les petites rues pour les vélos et les navettes. Et mettons les lignes de bus empruntant les axes principaux sur des voies de bus avec une priorité via des feux de signalisation. Séparons les piétons du reste du trafic sur les places des gares et devant les centres commerciaux, en mettant les arrêts et par conséquent le trafic en souterrain. Avec ces mesures, les vélos ont leur espace, les bus peuvent avancer rapidement, sans accroc et les piétons se sentent à l'aise dans les grandes stations de bus.

Ueli Müller est vice-président de la VPT et représente la branche bus dans le comité central; il travaille comme conducteur à Thoune.

Les bus ayant leur propre couloir et un horaire bien ficelé: la solution aux problèmes des régions en pleine croissance

Curitiba, un exemple pour la Suisse?

Grâce à un système efficace, une majorité de personnes de la métropole brésilienne Curitiba utilise le bus. Bien que la situation initiale soit très différente, la Suisse peut en tirer des enseignements.

Parmi les spécialistes du domaine des transports, Curitiba, métropole brésilienne de plus de deux millions d'habitants, a une très bonne renommée. Dans les années 1970, elle a introduit un nouveau système de bus qui a été un énorme progrès pour les passagers. Ces derniers étaient habitués à voyager dans des véhicules surpeuplés qui devaient jongler avec un trafic privé effréné. Lorsque les vingt premiers kilomètres ont été ouverts à la circulation en 1974, ils ont alors pu tester un axe de bus rapides sur lequel roulaient des véhicules à double articulation qui se suivaient à de courts intervalles. La vente des billets était simple, l'embarquement dans les bus se faisait de plain-pied depuis des arrêts couverts uniformes.

L'offre en TP est élevée

Parallèlement aux bus rapides, Curitiba a créé des zones pour piétons et des voies cyclables. «La ville organise régulière-



Bus à double articulation sur voie en site propre avec des arrêts bien définis (Curitiba).

ment un classement sur la qualité de la vie en Amérique du Sud et est devenue un lieu de pèlerinage des experts des transports du monde entier», écrit David Sorg dans son travail de master sur les systèmes des bus à haut niveau de service et qui a reçu le Prix Litra en 2012. La ville brésilienne de 2,2 millions d'habitants a multiplié son offre de bus par 50 en l'espace de vingt ans. La part des TP par rapport à l'ensemble du trafic est bien supérieure à celle de villes comparables d'Amérique du sud, et les habitants paient pour leurs

déplacements moins que partout ailleurs.

L'abréviation BRT (Bus Rapid Transit) est entre-temps devenue le produit d'exportation de Curitiba. En 2011, plus de 120 systèmes de transports publics urbains ont été dénommés BRT, bien que tous n'aient pas été mis en œuvre «avec la même détermination et le même soin», dit D. Sorg. Dans de nombreuses villes du tiers monde, ces systèmes ont souvent remplacé «des systèmes de transports souvent déficients et ont donc apporté d'énormes améliorations en

matière de fiabilité, de vitesse, d'impact sur l'environnement et d'image des TP», résume encore David Sorg.

Des grandes villes comme Bogotá, Jakarta ou Istanbul misent sur les systèmes BRT. Leurs avantages: on peut les réaliser relativement vite et les coûts d'investissement se situent bien en dessous de ceux d'un train urbain ou d'un métro. A l'époque, Curitiba a construit ses axes de bus en lieu et place d'un métro qui aurait coûté beaucoup plus cher.

Valorisation systématique

Selon David Sorg, le modèle ne peut pas s'appliquer sans autres aux réalités suisses. Les systèmes BRT sont uniquement indiqués comme «petite niche entre les systèmes de bus conventionnels et les systèmes de transports ferroviaires». Cela surtout en raison des hauts niveaux des salaires pratiqués en Suisse et en Europe. C'est pourquoi les véhicules sur rails, qui peuvent transporter plus de monde avec moins de personnel roulant, ont un coût d'exploitation meilleur marché dès qu'une certaine fréquence est atteinte. Selon D. Sorg, les systèmes BRT sont surtout adaptés

comme «moyens de transports de masse dans les pays émergents et en voie de développement qui appliquent des bas salaires».

Le professeur Weidmann est du même avis: «Dès que les salaires augmenteront, le tram ou le métro seront privilégiés aussi en Amérique du Sud ou en Chine.» Toutefois, l'idée du BRT est intéressante en raison de la valorisation systématique de la qualité. Il pourrait, vu sous cet angle, aussi servir d'exemple pour la Suisse.

Le pendant européen du BRT se nomme BHNS (bus à haut niveau de service, voir article principal en page 10).

Les systèmes BHNS misent plutôt sur l'amélioration de la qualité que sur la quantité. Ils prennent aussi en compte le fait qu'il n'est possible que dans quelques villes européennes seulement d'avoir des bus avec leur propre couloir sur de nombreux kilomètres. Grâce à diverses mesures, l'offre est systématiquement améliorée, même si le niveau est déjà relativement élevé: pour que les bus roulent plus vite et gagnent en fiabilité et pour qu'ils puissent contenir plus de passagers.

PK



L'augmentation de la prospérité entraîne une pression sur la mobilité: système de bus dans la capitale colombienne Bogotá.

CCT TL LEB

Catalogue des revendications adopté

Une cinquantaine de membres du SEV des sections TL et LEB ont fait le déplacement de la Maison du Peuple à Lausanne le 12 mars. Ils ont adopté le catalogue des revendications en vue des négociations de la CCT TL 2015.

«Ce soir nous lançons les futures négociations CCT qui débutent le 27 mars. Il s'agit de vos conditions de travail», a rappelé Christian Fankhauser, secrétaire syndical SEV qui conduit la délégation de négociations TL-LEB en vue de la nouvelle CCT TL 2015. Soumis encore à deux textes différents cette année, les employés des TL et du LEB seront soumis à la même CCT suite à la reprise du LEB par les TL en ce début d'année.

«Les comités des sections TL et LEB se sont retrouvés à trois reprises pour élaborer la CCT idéale. Elle prévoit des améliorations que nous présenterons à la direction le 27 mars», a indiqué Christian Fankhauser.

Salaires, temps de travail, vacances, jours de repos, ...

Même s'il n'est pas possible d'entrer dans les détails des propositions, on peut relever que les revendications concernent les salaires et les indemnités, la durée du travail, les vacances, les jours de repos et les congés spéciaux, les facilités de voyage et la commission du personnel.

Ce catalogue de revendica-

tions est appelé à évoluer au fil des mois au travers des conférences CCT mises en place. Après la première conférence CCT du 4 mars, quatre autres séances auront lieu et chaque membre SEV pourra y participer pour influencer le cours des négociations. Il s'agit d'une démarche participative fondamentale pour fixer des priorités aux négociations. «Lorsqu'on négocie on est un peu comme un cycliste, la tête dans le guidon. Vous pouvez donc offrir un autre regard sur les priorités», développe Christian Fankhauser.

Les non-syndiqués bienvenus

Les non-syndiqués sont aussi les bienvenus, même s'ils n'ont pas le droit de vote. «Il est même souhaitable qu'ils se syndiquent pour que nous ayons encore plus de poids face à la direction», rappelle le secrétaire syndical.

Au fur et à mesure, les négociateurs informeront le personnel. «Nous souhaitons être le plus transparents possible. Je vous invite donc à télécharger l'application SEV régulièrement actualisée. Parfois, par contre, il est nécessaire de ne rien dire pour permettre à une situation de se débloquer. Ce n'est donc pas par volonté de cacher quoi que ce soit», précise Christian Fankhauser.

Le personnel aura le dernier mot

Le dernier mot reviendra au personnel qui se prononcera une première fois en AG SEV le 3 novembre puis lors d'une consultation écrite pour dire



Christian Fankhauser a présenté aux membres SEV TL et LEB le catalogue des revendications.

oui ou non au texte négocié. «Si la CCT est refusée, c'est le texte actuel qui reste en vigueur.»

Le résultat final sera le fruit de la «mobilisation» des employés et employées. «Montrons-nous déterminés pour obtenir une bonne CCT!» a conclu le président de la section SEV-TL Carmelo Scuderi.

Vivian Bologna

DÉLÉGATION

Les négociateurs : Carmelo Scuderi, John Pain, Augusto Alcayaga, Christophe Jordi (TL), Didier Morel et Bernard Caillat (LEB), ainsi que Christian Fankhauser et Baptiste Morier (secrétaires syndicaux SEV).

INFO

Pour une réinsertion responsable

Avant de passer aux revendications CCT, les membres SEV-TL se sont réunis en assemblée statutaire. Ils ont notamment abordé la question de la réinsertion d'employées et employés. L'assemblée a adopté à l'unanimité la résolution «Pour un traitement équitable des cas de réinsertion». Les participants et participantes sont préoccupés et touchés par des démarches de réinsertion non abouties dans l'entreprise. Ils en appellent au devoir social des TL afin qu'ils replacent à l'intérieur ceux qui ne peuvent plus

exercer leur travail. Ils demandent la mise en place d'une démarche paritaire (entreprise/syndicat) pour le suivi et le traitement des cas détectés. L'assemblée demande l'ouverture de discussions avec la direction pour la mise en œuvre de mesures de traitement des cas de réinsertion. Enfin, l'assemblée demande la prise en compte des années de service comme critère prépondérant pour sauvegarder le droit aux prestations de retraite des collègues touchés dans leur santé ou dans leur capacités professionnelles.



via sev

LA CHASSE AUX PRIMES 2014 EST OUVERTE

Recrute des collègues au SEV et reçois des primes attractives !



Session de printemps du Conseil national

Le domaine de la santé doit-il vraiment rester malade?

Nous soignons de nombreuses maladies grâce aux progrès médicaux. Nous pouvons guérir ou au moins ralentir la dégradation de l'état de santé d'un patient et améliorer grandement sa qualité de vie. Il n'y a pas grand monde qui renonce aux dernières avancées médicales lors de la lutte contre la maladie. C'est compréhensible et normal. En même temps que le nombre de possibilités augmente, les coûts augmentent. Notre système de primes individuelles selon le sexe et l'âge mène à des charges financières difficiles à supporter. En tant que syndicalistes, nous luttons régulièrement, lors de négociations syndicales, pour que les augmentations des primes des caisses soient prises en compte pour les augmentations de salaire, tout comme le renchérissement. Et nous savons très bien combien de fois nous nous sommes heurtés à une opposition totale. Des primes différentes selon les caisses pour des prestations identiques, définies par le



Philippe Hadorn le 5 mars lors du débat sur la caisse unique.

Conseil fédéral via la loi fédérale sur l'assurance-maladie, cela choque. La recommandation des administrations qui est de comparer les offres et de changer chaque année pour la caisse la moins chère représente une quasi-capitulation de l'Etat devant le pouvoir des assureurs. Cette apparente concurrence néolibérale ne sera finalement jamais révélée efficace.

L'initiative «pour une caisse maladie publique» prévoit une caisse nationale publique qui fournit les prestations d'assurances sur le même modèle que la Suva, modèle qui a fait

ses preuves. La participation des personnes concernées serait assurée et les différences régionales prises en considération.

Le Parlement a rejeté cette initiative à 2 contre 1. Cela montre bien combien les assureurs ont de l'influence sur le monde politique. Si tout se passe comme prévu, c'est en automne cette année que le peuple aura l'occasion de sortir le carton jaune en acceptant cette initiative et en renforçant ainsi le service public.

Philippe Hadorn, conseiller national PS/SO et secrétaire syndical SEV

Conseil des Etats: le deuxième tunnel a toutes ses chances

Feu vert dangereux

Le Conseil des Etats est entré en matière par 25 voix contre 16 pour le projet du Conseil fédéral de construction d'une deuxième tunnel au Gothard. Il délibère ce jeudi sur trois propositions de renvoi.

Le premier tunnel à deux voies devant être assaini, le Conseil fédéral propose la construction d'un second tunnel à deux voies afin d'éviter de devoir couper cet axe majeur entre le Tessin et le reste de la Suisse, entre l'Italie et le reste de l'Europe. Ensuite, les deux galeries seraient ouvertes simul-

tanément mais sur une seule voie, la seconde servant de bande d'arrêt d'urgence. Il s'agit selon la ministre des Transports Doris Leuthard d'un pur projet d'assainissement, qui ne change rien à la capacité. L'article 84 de la constitution voté il y a 20 ans avec l'Initiative des Alpes, qui interdit l'augmentation de la capacité de transit routier à travers les Alpes, serait donc respecté.

La confrontation des deux variantes, ferroutage ou deuxième tube, déclenche une guerre de religion entre la gauche, favorable à la première, et la droite, qui soutient la seconde. Aux voix des socialistes et des Verts, opposées au per-

cement d'un second tube, se sont ajoutées celles des vert-libéraux, de Konrad Graber et de Thomas Minder.

Pour les adversaires, un deuxième tunnel ne respecte pas l'interdiction constitutionnelle d'accroître les capacités du trafic routier, et le fait qu'on n'utilise les deux tubes que sur une voie n'y change rien. On apprenait quelques jours plus tard que selon un rapport sur les coûts d'un deuxième tunnel routier au Gothard, le ferroutage serait moins cher. Cela remet donc en question les chiffres du Conseil fédéral, qui n'est pas d'accord et estime que sa version est plus durable. ats/Hes

Trains pour les fans Et maintenant?



Le premier train de supporters accompagné par des responsables du travail avec les fans de Berne, de la faïtière des supporters d'YB et par les CFF. (Keystone)

Le 12 mars, une large majorité du Conseil national a décidé de renvoyer au Conseil fédéral le projet de révision de des Loi sur le transport de voyageurs concernant le transport des supporters.

La très grande majorité (142 voix contre 30 et 7 abstentions) du Conseil national a renvoyé le projet de révision de la loi dur le Loi sur le transport de voyageurs au Conseil fédéral pour qu'il approfondisse le dossier. La balle est désormais dans le camp du Conseil des Etats.

La possibilité d'assouplir l'obligation d'accepter les supporters tur-

bulents a notamment été vue comme une atteinte aux droits fondamentaux.

«Du point de vue du personnel des transports publics concernés par les actes de violence, il y a des problèmes lors de l'acheminement de supporters et il faut s'y attaquer. Je m'y suis engagée durant les débats», note Edith Graf-Litscher, conseillère nationale (PS/TG) et secrétaire syndicale SEV (photo).

Selon le SEV, la révision de la loi doit permettre de garantir la sécurité du personnel. Si assouplissement de la l'obligation de transport il y a, il doit se limiter aux supporters. Enfin, le personnel directement concerné doit être impliqué dans ce dossier.

vbo

IMPRESSUM

contact.sev est le journal du Syndicat du personnel des transports et paraît toutes les deux semaines. ISSN 1662-8462

Tirage: 10881 ex. (total 44656 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, tél. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch

Préresse: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch

Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen;

www.solprint.ch, une entreprise du groupe AZ Medien AG.

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 3 avril 2014. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 27 mars à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 24 mars à 10 h.

Journée de la branche rail-VPT

Les conséquences d'un accident

Lors des journées VPT, les participants se trouvent toujours des points communs, au-delà des frontières linguistiques et toutes entreprises confondues. Et ils profitent de l'occasion pour faire le plein de connaissances!

Pour la partie « exposé externe », les responsables de la branche rail de la VPT avaient invité cette fois-ci un expert en matière de sécurité, Hanspeter Egli de l'OFT. Son exposé avait comme point de départ l'accident de Granges-Marnand ayant eu lieu l'été dernier. Egli a parlé des mesures prises par l'Office fédéral des transports pour améliorer la sécurité. Ce spécialiste travaille à l'OFT depuis six ans, après avoir été collaborateur CFF durant vingt ans. Il a expliqué quelles sont les tâches de l'OFT en matière de sécurité et quels sont ses partenaires.

Avant même qu'un train ne démarre, se posent déjà beaucoup de questions en lien avec la sécurité. Le matériel roulant, les installations ferroviaires, les collaborateurs doivent répondre à certains principes,



Hanspeter Egli a fait un exposé sur les mesures prises par l'OFT afin d'améliorer la sécurité des chemins de fer.

afin de minimiser les risques d'accident.

A l'action!

L'OFT est responsable de déterminer les actions à entreprendre, ceci à haut niveau. Il peut s'agir d'améliorations ponctuelles ou carrément d'actions ayant des effets sur tout le réseau. L'OFT peut, après analyse, changer les prescriptions, adapter les processus d'autorisation ou compléter les points importants en matière d'exploitation. Après un accident, un programme d'assainissement peut être entrepris (deux programmes sont en

cours: celui de la sécurité dans les tunnels et celui relatif aux passages à niveau). Les programmes de mesures peuvent être modifiés: dans les cas liés aux signaux, on peut contrôler les processus de départ, l'utilisation du système de sécurité et le facteur humain: qu'est-ce qui peut être fait pour réduire les fautes des employés ou les empêcher? Les postes de travail et les chantiers sont aussi étudiés pour empêcher les accidents.

Le système ferroviaire est de plus en plus sûr

La tendance en matière de sécurité dans les chemins de fer est positive. Le trafic ferroviaire est sûr et sera de plus en plus sûr. Mais cela n'est pas automatique. Les accidents doivent servir à apporter des améliorations. L'évolution du paysage ferroviaire met tout le monde devant de gros défis. « La base pour maintenir cette tendance à la hausse est la collaboration constructive entre tous les intervenants », a conclu Egli. Les collègues présents ont apprécié l'exposé d'Egli et ont assez fortement réagi à l'issue de celui-ci. La discussion entre le spécialiste et les cheminots a été animée.

Du devoir de tous

Tous les aspects de la sécurité sont évoqués: les véhicules, les installations et les procédures. La sécurité des employés du rail est bien sûr de première importance. Elle ne concerne cependant pas que les autorités et les travailleurs, mais aussi l'entreprise.

Actualités de la branche

Gilbert D'Alessandro, président VPT, a évoqué les actualités de la branche rail. Il a souhaité notamment que la branche rail se développe, en soulignant qu'il faut du temps et de la volonté pour cela. Il a affirmé être confiant. La carte agressions, également utile au personnel des trains, ne fonctionne malheureusement pas dans le secteur rail. La VPT va évaluer certaines mesures d'amélioration possibles. La manifestation de l'automne dernier n'a pas été un grand succès. « Et pourtant, plus il y a de syndicalistes dans la rue, plus les politiciens devront nous écouter », a déclaré D'Alessandro. La moitié des sections VPT a participé à la distribution des flyers pour la votation sur FAIF, ce qui constitue par contre une belle réussite.

Echanges avec les collègues

D'Alessandro a appelé les participants à penser aux jeunes (ils étaient nombreux à la journée rail): ils doivent être intégrés dans les comités. Et les plus âgés doivent également rester au syndicat, car le syndicat est là pour eux. Les journées de branches ainsi que les assemblées VPT permettent des échanges intéressants avec les collègues d'autres entreprises, échanges qui peuvent aboutir à des solutions à certains problèmes.

Recrutement et encadrement

Ueli Müller, vice-président SEV, a évoqué le recrutement de nouveaux membres, très important, mais aussi l'encadrement de ces derniers. Si ceux-ci se fâchent en raison d'un problème individuel, il

faut les soutenir. Lors de questions, ils peuvent toujours s'adresser au comité.

Barbara Spalinger, vice-présidente SEV, a expliqué qu'une CCT devrait pouvoir être conclue avec Crossrail (au dépôt de Brigue) prochainement. Le recrutement des collègues (italiens) démarre. Le renouvellement en cours de la CCT CFF aura des conséquences sur les autres CCT. Barbara Spalinger s'est exprimée également sur la révision de la LDT (voir *contact.sev* n° 2/14 et 4/14).

Pétition

Laurent Juillerat, des Brenets, a proposé de signer une pétition pour le maintien de la ligne Le Locle-Les Brenets (4 kilomètres en 7 minutes), menacée de fermeture en raison des économies de la Confédération.

Tour d'horizon politique

Jérôme Hayoz, secrétaire syndical SEV, est revenu sur l'activité politique: il a souligné certes l'importance du oui à FAIF mais aussi les mauvaises finances cantonales, qui ont des répercussions sur les transports publics et sur les ETC en particulier. Cela a également des conséquences sur les négociations CCT en cours. La situation est mauvaise et pourrait encore empirer. On votera en mai sur l'initiative sur le salaire minimum. Cette initiative fait partie de toute une lignée de mesures pour une meilleure justice sociale, comme l'initiative 1:12, celle sur les successions et celle sur les forfaits fiscaux. Hayoz a présenté le sondage sur la qualité des places de travail dans les dépôts, qui devrait débuter début avril. On pourra y participer sous forme papier ou en ligne. Selon les résultats obtenus, une campagne devrait voir le jour en 2015. « Se syndiquer est une nécessité », c'est ainsi que René Tschantz a conclu cette riche journée. **Peter Anliker/Hes**

vpt. Recrutement 2014

La VPT récompense les efforts de recrutement de ses sections !

1. CHF 50.— pour la section jusqu'à un max. de 20 nouveaux membres.
2. Pour le recrutement de plus de 20 membres, un forfait supplémentaire de Fr. 500.— sera accordé.
3. Les dix sections qui, par rapport au pourcentage auront augmenté le plus leurs effectifs, bénéficieront d'une prime supplémentaire.

- Les versements se feront en faveur des sections.
- Paiement des primes après fin d'action.
- Les éventuelles questions concernant l'action de recrutement sont à adresser à gilbert.dalessandro@vpt-online.ch



Et maintenant, beaucoup de plaisir lors du recrutement !

Gilbert D'Alessandro, Président Central VPT

Objectif = 600 nouveaux membres

Sections

Jusqu'au
21 mars

■ **SEV-TPG**

Assistance impôts

La section SEV-TPG sera à la disposition de ceux qui souhaitent de l'aide pour remplir leur déclaration d'impôts. Ils sont priés de prendre rendez-vous avec Jesus Martinez au 076 425 50 31 ou par e-mail à l'adresse jesus.martinez@sevtpg.org au moins 15 jours avant la date souhaitée. Les dossiers doivent contenir impérativement: – Feuilles de garde de la déclaration d'impôts 2012 ainsi que des bordereaux établis par l'Administration fiscale cantonale – Attestation de salaire(s) de l'employeur – Attestation, si besoin, des horaires irréguliers (frais de déplacement...) * – Relevés bancaires – Attestation des assurances vie, 3^e pilier (A, B) – Attestation de valeurs immobilières – Relevé annuel des frais des médicaments et des cotisations aux caisses-maladie* – Attestations des mandats bancaires, pour les personnes prises en charge – Attestation pour les enfants de plus de 18 ans, habitant sous le même toit – Attestation de jugement de divorce, ainsi que les relevés bancaires et les justificatifs des paiements des pensions alimentaires. Merci de venir impérativement avec les documents triés pour que nous puissions remplir au mieux votre déclaration. *demandes à effectuer préalablement auprès des RH-TPG et de votre caisse-maladie

Mardi 25 mars ■ **SEV-LEB**

19h

Salle polyvalente
LEB

Assemblée de printemps

Nous avons le plaisir d'inviter nos membres ainsi que nos retraités à l'assemblée générale de printemps. L'ordre du jour sera affiché dans les locaux habituels. N'hésitez pas à venir nombreux, il y a de la place.

Le secrétaire Waldvogel Jean-Pierre

Jeudi 27 mars ■ **GESTL**

16h à 20h

Ouverture de la cave

Verre de l'amitié: nous vous présenterons notre nouveau caissier qui se fera un vrai plaisir de vous accueillir ainsi que votre comité GESTL qui vous proposera ses vins ainsi que ses actions.

Samedi 5 avril ■ **BAU-Arc jurassien**

15h30

Restaurant de
la Gare
Courtelay

Assemblée de printemps

La liste de présence sera affichée aux wagons et dans les locaux de service, délai de renvoi au secrétaire: le 31 mars.

Le comité

**Mercredi
9 avril** ■ **ZPV Léman**

15h

Salle de théorie
Genève-Aéroport

Assemblée générale

Chaque collègue libre et retraité est invité à participer à cette assemblée. Pour les collègues retraités, l'inscription peut se faire auprès du président Gaille Claude au tél: 079/479.17.35 ou sur la liste affichée dans les locaux. Délai d'inscription: Vendredi 28 mars 2014 dernier délai.

L'assemblée sera suivie d'une assiette servie au restaurant «Le Cheminot» à Genève. Nous vous attendons nombreux.

Le comité ZPV Léman

Jeudi 24 avril ■ **VPT-TPF régional**

20h30

Restaurant
Maison de Ville
à Vuippens

Assemblée générale

Tous les collègues actifs et retraités sont invités. Une collation sera servie après l'assemblée.

Le comité

Loisirs

Samedi 3 mai ■ **SV AAR bus+bahn**

9h45

Complexe sportif
Telli
Aarau

14^e championnat suisse
USSC de badminton

Inscriptions sur internet à l'adresse: <http://www.svse.ch/fr/bm-fr-national-blog/104-9-14eme-championnat-suisse-ussc-de-badminton.html>

Pensionnés

Jeudi 20 mars ■ **PV Biel/Bienne**

Restaurant
Romand Bienne

Assemblée des membres
14h

Ordre du jour statutaire: rapport du président, comptes, budget et mutations. Le Chœur d'hommes des cheminots pensionnés sera parmi nous. Le comité vous attend nombreux et il se réjouit de pouvoir accueillir de nouveaux pensionnés.

Mardi 25 mars ■ **PV Fribourg**

Fribourg, NH
Fribourg Hôtel,
Grand-Places 14

Assemblée de printemps
14h15

Ordre du jour statutaire. De l'assurance SEV à l'Helvetia: sous ce titre, Daniel Huguenot présentera la palette complète des assurances Helvetia, compagnie qui a repris l'ensemble du portefeuille de SEV Assurances le 1^{er} novembre 2012. Notre invité rafraîchira en outre notre mémoire sur les conditions générales; exemple: comment résilier un contrat? Comme de coutume, les épouses et compagnes de nos membres sont les bienvenues. Le secrétaire.

Mardi 25 mars ■ **Amicale des pension-
né(e)s du Jura Bernois et
de Bienne Romande**

dès 12h

La Neuveville au
Restaurant Le
Banneret

Traditionnel dîner de printemps. Bienne dép. 11 h52. Annoncez votre participation auprès de Marc Gilomen tel. 032 751 15 21 jusqu'au samedi 22 mars.

Votre dévoué serviteur qui malheureusement sera absent...

Jacques

Décès

Apotheloz Sven, automaticien, Les Diablerets; décédé dans sa 34^e année. VPT MOB.

Destraz Elsi, ve de Jean, Crissier; décédée dans sa 93^e année. PV Vaud.

Bolomey Rachel, ve de Henri, Genève; décédée dans sa 97^e année. PV Genève.

Haehni Jean, ouvrier spécialiste pensionné, Yvonand; décédé dans sa 95^e année. PV Vaud.

Chassot Maurice, agent roulement, Granges-Paccot; décédé dans sa 72^e année. VPT tpf Réseau urbain.

Hertzeisen Pierrine, ve de Rémy, Bienne; décédée dans sa 89^e année. PV Biel-Bienne.

Curty Esther, ve d' Albert, Fribourg; décédée dans sa 91^e année. PV Fribourg.

Rohrbasser Gaston, mécanicien pensionné, Villars-sur-Glâne; décédé dans sa 89^e année. PV Fribourg.

Despland Stefania, ve de Charly, Yvonand; décédée dans sa 96^e année. PV Vaud.

Sugnaux Maurice, chef d'équipe, Mattran; décédé dans sa 53^e année. TS Romandie.

Nécrologie

Hommage à Daniel Favre



Notre collègue et ami, Daniel Favre, nous a quittés le 5 février 2014 après avoir résisté courageusement à la maladie. Daniel a été délivré de ses souffrances.

Conducteur d'autobus pendant 10 ans au garage de Bulle, il s'est dévoué pour l'entreprise et ses collègues. Il a assumé la tâche de secrétaire pour la section durant 2 ans.

Son sourire, sa joie communicative, sa camaraderie vont nous manquer.

Les collègues du SEV-tpf régional.

■ Sous-fédération ZPV

FVP exonérée: la ZPV en fête

La séance du comité central du 11 février a été l'occasion de fêter un succès: l'exonération fiscale des FVP pour le personnel des trains.

Jürg Hurni, secrétaire syndical SEV, était de la partie. On l'a remercié chaleureusement pour le travail effectué dans le cadre du dossier FVP.

La ZPV a remis 12 propositions à la Conférence CCT. La CoPe du personnel des trains en a remis une, qui demande qu'on maintienne le système actuel pour les commissions du personnel des Surfaces en matière de règlement du temps de travail et de mise à disposition.

En raison du travail en constante augmentation, le nombre de jours mis à

disposition devrait être adapté vers le haut. On ne sait pas encore si ces propositions seront reprises dans la CCT.

Sabrina Tessmer, coordinatrice pour la Jeunesse et le recrutement, a donné quelques informations au niveau organisationnel: Beatrice Ben Amara étant partie en retraite, c'est Eveline Tanner-Steiner qui reprend le flambeau au secrétariat central. Les actions de remerciement de la ZPV vont être poursuivies cette année, avec l'aide de Janine Truttman, secrétaire centrale. Des visites ont déjà eu lieu cette année dans les dépôts de Saint-Gall et de Coire ainsi qu'au dépôt RhB de Coire. Merci encore à tous de la participation! Sur www.zpv.ch, vous trouverez des informations supplémentaires sur les actions entreprises.

Roger Tschirky, coordinateur RhB, a remercié les organisatrices pour l'action de remerciement du 4 février aux RhB. Florian Stadler, représentant de la jeunesse des RhB, a également participé à l'organisation. Les RhB fêtent cette année leur 125^e anniversaire et chaque collaborateur recevra à cette occasion une montre Swatch.

Janine Truttman a rappelé le délai du 30 mars pour la remise des textes pour le prochain bulletin ZPV. Andreas Menet a rappelé quant à lui la date de la prochaine assemblée des délégués fixée au 28 mai à Berne.

Janine Truttman/trad. Hes

Tous les comptes-rendus sont en ligne, sur www.zpv.ch.

ZPV

Un grand merci!

L'action de remerciement de la ZPV a eu lieu récemment à Lausanne. Nous y avons rencontré des visages connus mais aussi beaucoup de nouveaux. Il y a donc encore du travail à la section ZPV Léman en matière de recrutement. C'est pour quoi nous allons renouveler l'action lors d'une prochaine journée.

Sabrina Tessmer, ZPV



*Jetzt:
Weichen
stellen 😊*

zb Die Zentralbahn.

Suchen Sie eine neue Herausforderung bei der innovativsten Meterspurbahn der Schweiz? Toll! Dann stellen Sie noch heute die Weichen und bewerben Sie sich bei uns im Depot Luzern als:

Lokomotivführer/in (Kat. B)

Ihr Reisegepäck

Sie haben eine abgeschlossene Ausbildung zum/r Lokomotivführer/in (Kategorie B), sind hilfsbereit, freundlich, belastbar sowie handeln und denken kundenorientiert, Sie übernehmen gerne Verantwortung und haben ein ausgeprägtes Sicherheitsbewusstsein.

Unser Angebot

Führen der Züge auf dem Netz der Zentralbahn zwischen Luzern, Interlaken und Engelberg durch wunderschöne See- und Berglandschaften, Verantwortung für die Sicherheit und das Wohlbefinden unserer Gäste.

Ihr Kontakt

Für weitere Infos: Alfred Epp, Leiter Lokpersonal, Tel. 079 252 11 66.

Unsere Adresse für Ihre Bewerbungsunterlagen:



zb Zentralbahn AG, Human Resources,
Bahnhofstrasse 23, 6362 Stansstad
oder an hr@zentralbahn.ch

Wir freuen uns. www.zentralbahn.ch/hr
Gewinnerin Swiss HR Award 2013

SBB CFF FFS

Hin und weg.

Angle droit

La pomme de discorde? Les patates

Qu'est-ce qu'un « vrai » salaire?

Lorsqu'un employé est libéré de ses fonctions durant la période de dédite, cela implique que l'employeur renonce à ses prestations. Par contre, l'employé doit faire déduire du salaire qui lui est dû d'autres éventuels revenus. Qu'entend-on par salaire? Récit d'une situation peu claire.

Martin travaille au service des voies d'une entreprise de transports publics que nous appellerons Chemins de fer des Alpes SA. Il a bien fait son travail durant plusieurs années. Jusqu'à ce que son entreprise restructure et qu'il ait un nouveau chef. De nombreuses procédures de travail ont été révi-

sées et mises en place. Ce qui a particulièrement déplu à Martin qui l'a fait savoir sans y aller par quatre chemins.

Après des échanges avec son supérieur et au sein de l'équipe, quelques désaccords sont apparus et Martin a reçu son congé. Grâce à l'intervention de l'assistance judiciaire professionnelle, le licenciement n'a certes pas été annulé, mais Martin a obtenu d'être libéré de ses fonctions avec effet immédiat, car il a pu expliquer de manière convaincante que les tensions au sein de l'équipe ne pouvaient absolument pas être dues qu'à lui.

Parfait. Martin a désormais suffisamment de temps pour la recherche d'un emploi. Il en trouve d'ailleurs un rapidement qu'il débute-

ra un mois après la fin de son temps de dédite. Comme il a désormais pas mal de temps libre, Martin va donner un coup de main à son beau-frère paysan, durant la récolte des pommes de terre.

Il a été surpris, et pas qu'un peu, lorsqu'il a reçu une lettre de Chemins de fer des Alpes dans laquelle était indiqué, de manière concise, qu'on avait pris acte de son emploi chez son beau-frère. Et qu'il faudrait déduire ses nouveaux revenus de son solde de salaire. Il lui était demandé d'envoyer les décomptes de salaire de sorte que les Chemins de fer des Alpes puissent réduire d'autant le salaire qu'ils lui devaient jusqu'au terme de la période de dédite.

Martin a écrit de manière indignée aux Chemins de fer des Alpes qu'il ne s'était engagé que pour quelques

jours et par pure amitié. Qu'il n'avait rien gagné, tout au plus avait-il reçu à manger et quelques rares billets de 100 fr.

Les Chemins de fer des Alpes lui ont justement rétorqué que le travail n'avait pas été fourni gratuitement. Ils s'appuyaient sur l'art. 320 alinéa 2 du Code des obligations: «Un contrat de travail est réputé conclu lorsque l'employeur accepte pour un temps donné l'exécution d'un travail qui, d'après les circonstances, ne doit être fourni que contre un salaire.» Ils ont aussi argué que les billets de 100 fr. ne représentaient certes pas grand-chose, mais comme Martin avait vécu à la ferme, une partie de son salaire avait été payé en nature, tel que le prévoit l'art. 322 alinéa 2 du CO: «Si le travailleur vit dans le ménage de l'employeur, son

entretien et son logement font partie du salaire, sauf accord ou usage contraire.» En rogne, Martin a fait appel à l'assistance judiciaire professionnelle, qui a expliqué aux Chemins de fer des Alpes qu'il ne s'agissait pas ici d'un rapport de travail, mais d'un service. Heureusement, le beau-frère avait fait appel à d'autres personnes pour la récolte, qui ont été payées, même si elles n'ont pas même reçu 300 fr. En outre, Martin n'a pas travaillé chaque jour à la ferme, mais uniquement sporadiquement. De même, il n'a pas habité de manière fixe à la ferme, bien qu'il y ait dormi deux nuits. L'entreprise a rapidement lâché du lest et Martin a reçu son salaire plein jusqu'au terme de la période de résiliation.

L'équipe de la protection juridique

L'équipe conseil d'Helvetia répond aux questions des lecteurs

Une assurance vie dès qu'on se marie?

Nous avons 25 et 28 ans et souhaitons nous marier. Nous travaillons tous les deux à temps plein et vivons depuis longtemps ensemble. Nous n'avons pas d'enfants mais peut-être en aurons-nous dans quelques années. Avons-nous besoin d'une assurance vie?

Cher jeune couple, Tant que vous n'avez pas d'enfants et que vous avez deux salaires, vous êtes suffisamment assurés grâce aux contributions aux assurances accident, aux caisses de pension et à l'AVS/AI. Toutefois, en cas d'incapacité de travail, notamment en cas de maladie, nombre d'actifs sont sous-assurés.

C'est pourquoi vous devriez dès à présent vérifier la pertinence de conclure une assurance d'incapacité de gain. Celle-ci garantit à l'assuré des revenus compensatoires au cas où le revenu régulier venait à disparaître en raison d'une incapacité de gain liée à la maladie ou à un accident. Une assurance en cas d'incapacité de gain fait partie de ce que l'on appelle les assurances de risque.

Couvrir les risques

Les assurances décès font aussi partie de cette catégorie. La famille perçoit un capital en cas de décès de la personne assurée. Lorsque vous acquérez un appartement ou une maison et que vous la financez par une hypothèque, les assurances de risque vous offrent une protection financière. Relativement

flexibles, elles peuvent être modifiées assez simplement en fonction des besoins.

Contrairement aux assurances de risque, l'assurance vie inclut une partie épargne. Celle-ci permet de constituer un capital. Il permet d'augmenter les revenus lors de la retraite et de garantir le niveau de vie.

En même temps, la partie des primes afférente au risque assure un capital-décès ou une rente en cas d'incapacité de gain.

Cette prestation est versée lorsque le cas correspondant survient, indépendamment de la somme économisée. Une sécurité financière pour vous et vos proches.

Dès que vous avez des enfants, les responsabilités évoluent. Il devient plus important de garantir les besoins de votre famille.

Si l'un ou l'autre des partenaires du couple renonce partiellement ou complètement à son activité lucrative pour s'occuper des enfants, il en résulte un manque de contributions à la caisse de pension.

Une assurance vie viendra donc combler le trou lorsque vous partirez à la retraite.

Si vous êtes indépendant, il est important de savoir qu'une assurance vie compte comme privilège de créances en cas de faillite.

Cela implique que, en cas de décès, les prestations auxquelles a droit le ou la partenaire ne seront pas réduites pour éponger les dettes. Le capital est ainsi protégé et pourra être utilisé par vos bénéficiaires même si votre entreprise va mal.

Lorsqu'on est marié et que l'on gage deux salaires, on doit

aussi souvent faire face à une hausse des impôts. Il est donc conseillé de cotiser au 3^e pilier a, ou de souscrire à une assurance vie 3a, histoire de pouvoir d'une part déduire une partie de ces montants des impôts et d'autre part garantir des revenus pour l'âge de la retraite.

Un rachat auprès de la caisse de pension peut aussi s'avérer intéressant si les conditions cadres sont bonnes.

Important: au cas où vous avez déjà une assurance vie, n'oubliez pas d'annoncer votre partenaire en tant que bénéficiaire.

L'équipe conseil d'Helvetia

Vous avez des questions concernant les assurances? Des experts se tiennent à votre disposition à l'adresse:

www.blog.helvetia.ch

Des ONG demandent aux CFF d'être plus solidaires: l'ex-régie rejette les reproches

« Les CFF doivent acheter des vêtements équitables! »

Les CFF doivent rejoindre la Fair Wear Foundation et ainsi améliorer les conditions de travail pour la production de leurs uniformes et vêtements de travail. Voilà les revendications de « Pain pour le prochain » et « Action de Carême », en collaboration avec « Etre partenaires ». Ces ONG lancent une pétition. Les CFF refusent les reproches.

Les trois ONG rappellent que les CFF achètent chaque année environ 330 000 uniformes et vêtements de travail. Les critères sociaux ou écologiques n'ont jusqu'à présent qu'une importance mineure lors du choix du fournisseur. Elles demandent aux CFF de rejoindre la Fair Wear Foundation et ainsi améliorer les conditions de travail pour la

production de leurs uniformes et vêtements de travail. Avec l'achat de textiles produits dans des conditions équitables, il est possible d'améliorer les conditions de travail pour les travailleurs et travailleuses ainsi que les agriculteurs et agricultrices dans les pays du Sud.

La Poste fait déjà partie de la Fair Wear Foundation

Pourquoi les CFF doivent-ils rejoindre la Fair Wear Foundation (FWF)?

Les entreprises intégrant la Fair Wear Foundation s'engagent à respecter les droits fondamentaux des travailleurs et à exiger leur respect par leurs fournisseurs. La Poste est déjà engagée dans ce sens. Les CFF doivent suivre l'exemple. Avec la Poste, les CFF peuvent jouer un rôle de précurseurs et donner un signe fort à l'égard d'autres entreprises et des responsables des achats publics.

Par son action, la FWF a per-

mis l'amélioration des aspects sécuritaires et sanitaires des travailleurs et travailleuses des usines du textiles qui travaillent pour les membres de la FWF ainsi qu'une augmentation de leur revenu. Et même dans des pays comme le Bangladesh, où les ouvriers luttent pratiquement tous les jours contre des conditions de travail inhumaines. C'est pourquoi Action de Carême et Pain pour le prochain soutiennent la Fair Wear Foundation. La Fair Wear Foundation (FWF) a été fondée aux Pays-Bas en 1999 dans le but d'améliorer les conditions de travail dans l'industrie du textile. Une initiative équivalente, fondée notamment par Pain pour le prochain et Action de Carême, ISCOM (International Social Compliance Verification), s'est rattachée à la Fair Wear Foundation en 2007.

Le code de conduite sur lequel se base la FWF est constitué de huit principes qui se fondent sur les accords de l'Or-

ganisation internationale du travail et sur la Déclaration universelle des droits de l'homme: pas de travail forcé ou obligatoire, aucune discrimination à l'égard des employé-e-s, pas de travail d'enfants, liberté d'association et droit à des négociations collectives, paiement d'un salaire de subsistance, pas d'heures de travail excessives, des conditions de travail sûres et saines, une relation de travail contractuelle et légale.

Les CFF rejettent les reproches des trois ONG. « Les CFF s'engagent non seulement pour des standards sociaux mais aussi pour la protection de l'environnement. Les CFF mettent un point d'honneur à réaliser une politique d'achats équitable et responsable. Leurs fournisseurs s'engagent à respecter les prescriptions légales en matière de protection des travailleurs, de conditions de travail et d'égalité salariale. » Pour les prestations provenant de l'étranger, les

CFF indiquent exiger le respect de l'accord de l'organisation internationale du travail et du standard SA 8000.

Les CFF sont aussi représentés dans le comité de la Business Social Compliance Initiative (BSCI).

Le hic? FWF ne considère pas les audits de BSCI comme valables. Au printemps de cette année, des discussions entre les CFF et la Fair Wear Foundation FWF détermineront si une collaboration est possible.

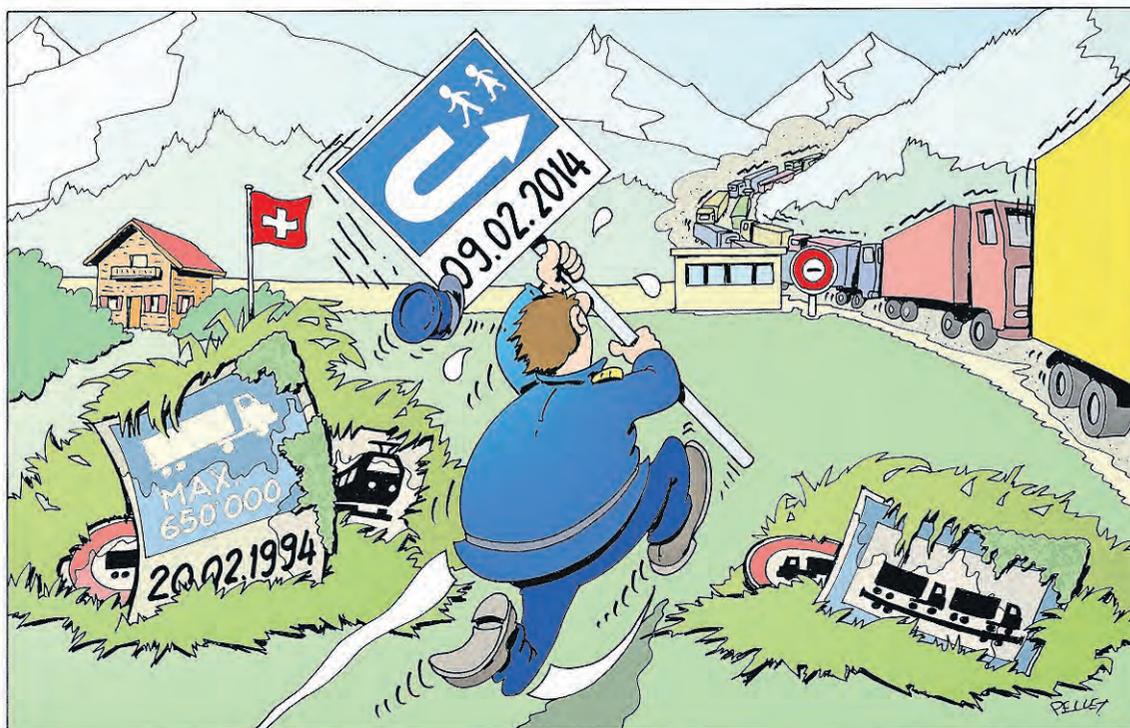
Les CFF estiment donc que le fait d'opposer deux labels aux conceptions différentes jette le discrédit sur les CFF en ce qui concerne leur politique d'achats qui se veut durable, équitable et responsable.

vbo

Pour signer la pétition:

<http://www.voir-et-agir.ch/fr/agir/petition>

PELLET PIOCHE: Deux initiatives acceptées, deux vitesses d'application différentes...



EN VITESSE

L'OSEO soutient le salaire minimum

Le réseau OSEO, qui rassemble 10 associations régionales actives dans tous les domaines de l'insertion professionnelle, soutient l'initiative pour un salaire minimum. Il estime que c'est un bon moyen de garantir à chacun un revenu décent.

Toute personne qui travaille doit pouvoir en vivre et faire vivre sa famille. Le salaire minimum est aussi un excellent moyen de revaloriser la formation professionnelle: il est choquant qu'une personne qui investit 3 à 4 ans dans un apprentissage n'en retire qu'un salaire trop bas pour vivre dignement. Une formation doit en valoir la peine et donc offrir de bonnes perspectives salariales. En outre, l'OSEO constate que l'initiative n'attaque en rien le partenariat social. Au contraire, en favorisant la conclusion de CCT, l'initiative l'encourage plutôt!

CFF Cargo International aura son propre personnel de locomotives

Le SEV obtient des garanties à long terme

Plus de 100 mécanos de loc passeront de CFF Cargo à CFF Cargo International au 1^{er} avril. Le SEV avait exigé des garanties de reprise du personnel lors de licenciements pour raisons économiques et un engagement hors frontières pour les mécanos suisses. On peut désormais crier victoire !



CCI fait surtout du trafic combiné (voir ci-dessus) et des trains complets entre les ports de la Mer du Nord et l'Italie.

CFF Cargo International (CCI), filiale commune à CFF Cargo SA (75 %) et Hupac (25 %), est active depuis début 2011. Jusqu'à présent, elle n'avait pas ses propres mécanos de loc en Suisse, contrairement à CFF Cargo Italie et CFF Cargo Allemagne et louait donc les services de ceux de la maison-mère. « Nous l'avions convenu ainsi » explique **Philipp Hadorn**, secrétaire syndical responsable du domaine Cargo au SEV. « Nous avons accepté, sur le principe, que CCI engage ensuite ses propres mécanos, mais à certaines conditions. Il s'agissait surtout d'avoir une CCT, comme dans toutes les

externalisations. » Après de longues et coriaces négociations, la CCT CCI a vu le jour le 1^{er} mai 2012. Elle concerne le personnel de l'administration et de la centrale mais aussi les mécanos de loc, même s'il n'y en avait pas encore à ce moment-là. Les CCT de CFF Cargo et CCI sont similaires. Elles divergent toutefois en matière de temps de travail, la CCT de CCI étant plus flexible. Et en cas de licenciements pour raisons économiques, il n'y a pas d'accès prévu au centre du marché du travail CFF avec maintien du

saire de façon illimitée, comme c'est le cas dans la CCT CFF Cargo; la CCT CCI garantit en revanche la négociation de bonnes prestations individuelles.

Deux revendications: deux succès

CFF Cargo a présenté un nouveau concept pour les dépôts à ses partenaires sociaux en automne 2013. Ce projet prévoyait le passage de 80 mécanos de Bellinzone et 30 des 100 mécanos de Bâle à CCI au 1^{er} avril 2014.

Le SEV avait alors posé deux

conditions:

■ CFF Cargo devait reprendre les collaborateurs concernés de CCI, si ceux-ci devaient être licenciés pour des raisons économiques. Cela a été obtenu début 2014, puisque CFF Cargo a garanti une reprise du personnel avec les syndicats SEV, VSLF, Transfair et ACTP, garantie limitée à fin 2018. L'accord prévoit également que les signataires analysent les effets du tunnel de base du Gothard sur le personnel des locs CCI vers la fin du premier semestre 2018, afin de prendre les mesures nécessaires si besoin.

■ Le SEV avait voulu avoir l'assurance que les mécanos des dépôts italiens et allemands ne roulent pas davantage de kilomètres en Suisse que les mécanos des dépôts suisses en Allemagne ou en Italie. CCI a garanti cela aux quatre syndicats fin 2013 dans un second accord, qui ne peut être résilié avant fin 2023. « La durée et la validité juridique de ce contrat fixent la norme pour de futurs arrangements du genre » explique Philipp Hadorn.

Intégrer les gens de la base

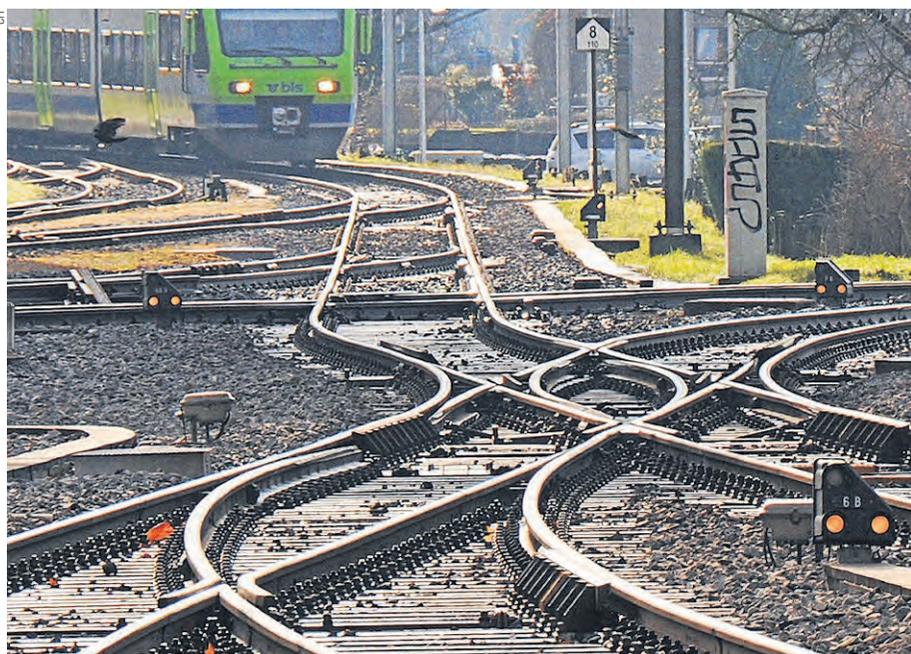
Philipp Hadorn et Angelo Stroppini, secrétaire syndical tessinois, soulignent que les personnes concernées des deux dépôts ainsi que la sous-fédération LPV ont été étroitement intégrés aux négociations. « Nous avons organisé plusieurs assemblées à Bellinzone afin de discuter ensemble de nos revendications et ensuite du résultat obtenu, résultat accepté à l'unanimité », explique Angelo Stroppini. « Cette manière de faire a renforcé notre appui auprès des personnes concernées et nous a amené plusieurs membres. »

Le SEV exige également de la direction CCI qu'elle n'utilise pas les collègues suisses pour combler les manques de personnel lors de grèves futures en Italie ou en Allemagne. Des négociations sont encore en cours à ce sujet.

Les contrats de travail avec CCI sont signés ces jours-ci dans les deux dépôts concernés. Il y a une campagne de recrutement à Bâle, puisque le nombre de collaborateurs ayant montré de l'intérêt à être transférés ne suffit pas.

Markus Fischer/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° 4:

Devant la gare de Bulle (FR).

Le sort a désigné François Charrière, domicilié à Vuadens et membre de la section tpf rail, 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 26 mars 2014