

## Transports publics genevois

Le SEV vient de préciser ses revendications à l'attention de la direction des TPG. Pour l'heure, on ne parle pas encore de victoire.

Page 8

## Ouverture du marché

Lors de la journée des présidents SEV de Romandie, il a beaucoup été question d'ouverture du marché dans la branche bus.

Page 9



## Clients et personnel

Etre au front dans les trains ou aux guichets, ce n'est pas toujours facile. Pages 10 à 12

Crossrail veut engager des mécanos à des salaires de misère

# Des salaires scandaleux!

**Le mot scandale est ici totalement adapté: Crossrail, entreprise de transport de marchandises, veut engager des frontaliers en tant que mécanos à Brigue. Et ceci à des salaires indécemment bas: après la formation, le mécano recevrait 3350 francs par mois, plus de 2000 francs de moins que la pratique en Suisse. Mais ces salaires sont environ un quart plus élevés que ceux pratiqués en Italie. Le SEV demande maintenant à Crossrail d'engager les négociations d'une convention collective de travail au plus vite. Sinon, l'OFT devra leur refuser l'accès au réseau.**



Page 2

## Salaires minimaux fixés

Avec la libéralisation partielle du marché depuis le 1<sup>er</sup> juillet dernier, le personnel des bus était inquiet, craignant un dumping salarial. L'OFT vient d'édicter une directive qui fixe un salaire minimal de 58300 fr. C'est une victoire pour le SEV car l'OFT a tenu compte des conditions usuelles dans la branche, prévues par les CCT conclues par le SEV.

Focus en page 20

## Les CFF se plaignent de leur bénéfice

# Insatisfaits malgré tout

Aux CFF, tout le monde est insatisfait: la direction de ses comptes 2013 et le personnel de ses conditions de travail. Le Conseil fédéral suit le mouvement et s'estime insatisfait, justement sur ces deux points précédents. Il critique le fait que les CFF n'obtiennent pas assez de revenus et le fait que la satisfaction du personnel soit retombée bien bas. L'entreprise veut désormais améliorer

l'utilisation de son réseau hors des heures de pointe.

Un groupe est néanmoins satisfait: la direction de CFF Cargo et le personnel. C'est en effet la première fois que la partie marchandises boucle sur un excédent et le personnel en sera remercié.

pmo/Hes

Page 2-3

## ÉDITO

# Dumping chez Crossrail

*Cet événement est unique dans le paysage ferroviaire helvétique: une entreprise privée de transport de marchandises veut faire du dumping en proposant des salaires ridicules, 2000 fr. plus bas que dans la branche.*

*L'entreprise Crossrail use de tous les moyens proscrits: elle va chercher du personnel en Italie et le prive ainsi de la protection contre les licenciements, en l'appâtant avec des salaires plus élevés, et viole sans scrupules la législation suisse.*

*On connaissait ce genre de combines dans la construction, où des abus sont révélés chaque semaine. Cet exemple nous montre que l'avidité sans limite est bel et bien présente dans le monde ferroviaire. Les collègues concernés peuvent compter sur notre soutien. Ils nous ont d'ailleurs déjà mandatés pour les défendre. Pratiquement aucun mécanicien n'a signé le contrat de travail scandaleux qui lui était proposé et personne d'autre ne souscrira à de telles conditions.*

*Nous ne pouvons pas tolérer une telle distorsion de la concurrence et nous combattons ce dumping salarial de toutes nos forces. Crossrail ne pourra engager des mécaniciens à Brigue que lorsqu'elle aura conclu une CCT qui prévoit des salaires usuels suisses.*

*Personne ne peut plus dire que l'Initiative pour un salaire minimum ne nous concerne pas!*

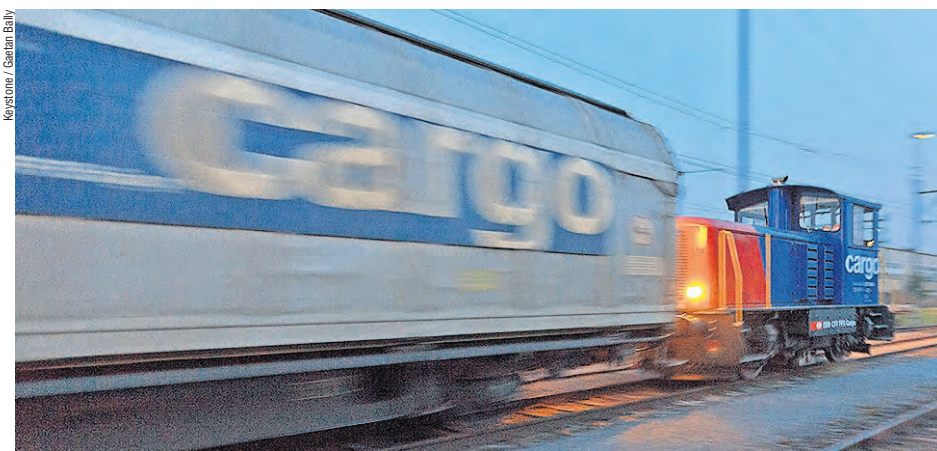
Giorgio Tuti, président du SEV

Comptes CFF: des résultats bien différents selon les Divisions

# Cargo enfin dans le noir, Infra

**On s'y attendait: les comptes 2013 des CFF bouclent sur un moins bon résultat que les années précédentes. Le Conseil d'administration et la direction du Groupe veulent davantage de bénéfices.**

Ulrich Gygi, président du Conseil d'administration, a expliqué devant les médias présents à Zurich que le bénéfice global des CFF, 238 millions de francs, devrait être doublé pour pouvoir faire face aux exigences financières à long terme. En réalité, la dette des CFF a augmenté et le bénéfice des CFF est dans tous les cas très théorique, puisque près de la moitié des recettes provient de la Confédération et des cantons. Il faut bien relever que les CFF



CFF Cargo voit enfin la lumière au bout du tunnel... grâce à un petit bénéfice.

ne pouvaient guère se montrer riches et satisfaits juste après la votation FAIF et en cours de négociations CCT. Ce qui a pesé sur la facture: les prix des sillons plus élevés et des assainissements de voies imprévus. Aussi bien le Trafic Voyageurs que l'Infrastructure récoltent des résultats bien moins bons que ceux de 2012.

## Cargo a réussi

Il en est tout autre pour Cargo, comme on pouvait déjà se l'imaginer en milieu d'année passée. La Division Trafic Marchandises est enfin, tout juste, dans les chiffres noirs.

Un autre chiffre important: les CFF emploient 31 000 collaborateurs; l'augmentation provient encore de la prise en

compte du personnel Login. Tandis que Cargo a supprimé 400 postes, l'Infrastructure emploie 450 personnes de plus et le Trafic Voyageurs 180 de plus.

## Plus d'un million de passagers par jour

Les CFF ont transporté davantage de monde que les années

précédentes et pour la première fois, la moyenne journalière dépasse le million de voyageurs. La quantité de marchandises transportées et les kilomètres parcourus ont également augmenté. L'immobilier a retiré encore plus de ces locations, au bénéfice d'Infrastructure et de la caisse de pension.

## Prime plus petite pour le patron

Ponctualité et sécurité ont été sanctionnées et autant la satisfaction des clients que celle du personnel ont diminué. Cela a des conséquences sur les revenus de la direction: Andreas Meyer a dû se contenter de 944 000 francs. L'année précédente, il avait reçu 1 035 000 francs.

Peter Moor/Hes

Brigue: des frontaliers devraient conduire de trains marchandises pour un salaire de misère

# Dumping salarial chez Crossrail

**L'entreprise de trafic marchandises Crossrail veut engager du personnel des locomotives à des salaires très bas. Elle essaie d'employer des frontaliers italiens à Brigue, à des salaires qui se situent un tiers en-dessous du niveau suisse.**

C'est la première fois qu'on voit cela en Suisse. L'entreprise de transport de marchandises Crossrail, qui a son siège à Muttenz, veut ouvrir un dépôt de mécaniciens de locomotives à Brigue. Le personnel devrait alors être «déplacé» de la filiale Crossrail Italy Srl à

Domodossola à la maison-mère. Les salaires proposés sont scandaleux: durant la formation, Crossrail paierait 3100 francs par mois (tous les salaires x 13), puis 3350 francs. De tels salaires représentent certes un appât pour les futurs employés, puisqu'ils sont environ 20 à 25 pour cent plus élevés qu'en Italie. Mais, gros hic, ils se situent un tiers en-dessous des salaires les plus bas en Suisse, usuels dans cette catégorie professionnelle des mécanos.

## Différence: 2000 francs par mois

«C'est doublement scandaleux: Crossrail veut éviter que son personnel soit soumis à la CCT italienne qui a une très forte protection en matière de

licenciement, mais elle le fait en proposant des salaires si bas qu'ils n'entrent pas en ligne de compte» s'exclame Giorgio Tuti.

En comparaison: un salaire d'entrée d'un mécano aux CFF se situe à 5358 francs par mois, au BLS à 5780 francs.

Le SEV a été contacté par des mécanos de Crossrail concernés, pour défendre leurs intérêts. «Sous forme d'ultimatum, nous demandons à Crossrail d'entrer en négociations avec nous pour l'élaboration d'une convention collective de travail avec les salaires usuels de la branche» explique Tuti. Des salaires usuels de branche sont une condition obligatoire pour l'accès au réseau en Suisse (article 8d de la

loi fédérale sur les chemins de fer).

## De toute évidence illégal

L'Office des transports vient de communiquer le salaire usuel d'entrée des conducteurs de bus, qui est de 4485 francs (voir page 20). Il n'y a aucun doute: l'OFT ne peut pas accepter les salaires proposés par Crossrail, d'autant plus que la formation est clairement plus exigeante du côté du rail, qu'il faut des connaissances linguistiques particulières et que les conventions collectives existantes sont claires à ce propos. Les mécanos concernés sont pour l'instant encore sous contrat avec Crossrail Italy et ne peuvent être licenciés en vertu du droit italien. Le

SEV leur a conseillé dès lors de ne pas signer de nouveau contrat individuel de travail. Les mécanos qui étaient encadrés jusqu'à présent par le syndicat UIL soutiennent la demande du SEV: pas de signature de contrat sans convention collective de travail.

«En Suisse, on doit verser des salaires suisses; c'est la base et ce n'est pas négociable», annonce Giorgio Tuti, en complétant, «des salaires de misère pour les mécanos, c'est un scandale; nous ne nous laisserons pas faire.» Le SEV encadre les mécaniciens concernés par d'étroits contacts et a convoqué une assemblée pour cette semaine encore.

pmo/Hes

# dans le rouge

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE SEV

### Le bouclage des comptes CFF offre une marge pour le personnel

Une fois de plus les CFF présentent un bouclage annuel avec un large bénéfice. Celui-ci est plus bas que les années précédentes mais il montre toutefois que l'entreprise pourrait sans problème améliorer ses conditions d'engagement.

Pour le personnel concerné, le léger excédent constaté à CFF Cargo est réjouissant; jusqu'à présent les employés étaient forcés de penser qu'ils étaient une charge pour l'entreprise.

Maintenant ils ont enfin réussi à réaliser un bénéfice, mais ils le paient cher: CFF Cargo a réduit son effectif de 40% en dix ans. Et c'est grâce au « Contrat social », la protection contre le licenciement

négoциée par le SEV en cas de suppression de postes pour raison économique et de réorganisation, que le processus s'est déroulé de manière socialement acceptable. L'infrastructure présente cette année des chiffres rouges assez conséquents, ce qui n'est pas étonnant au vu de tout ce qu'il y a à rattraper dans l'entretien.

« L'augmentation du trafic et de la vitesse ont des conséquences qui, initialement, ont été massivement sous-estimées », constate le président SEV Giorgio Tuti.

Au vu du oui massif du peuple suisse au projet FAIF, il est évident que les transports publics peuvent compter sur un avenir sain de longue durée. Mais comme

toujours, le résultat de l'entreprise dépendra de la motivation du personnel. Lors des négociations sur le renouvellement de la convention collective de travail qui se déroulent actuellement, on verra si les CFF seront prêts à améliorer les conditions d'engagement de leur personnel. La satisfaction du personnel a légèrement diminué – depuis des années le niveau est d'ailleurs très bas – et les CFF devront donner un signal positif. Giorgio Tuti le souligne: « Les CFF ont les moyens de joindre les actes à la parole et de s'occuper sérieusement des affaires du personnel. »

### Atteinte des objectifs dans les anciennes régions fédérales

## Mauvaise note pour les CFF

### Le Conseil fédéral a critiqué les CFF en raison des finances, de l'infrastructure et de l'insatisfaction du personnel.

« Les CFF n'ont que partiellement réalisé les objectifs assignés par le Conseil fédéral », c'est ce qui était indiqué noir sur blanc dans le communiqué de presse du Palais fédéral à propos des objectifs stratégiques des entreprises liées à la Confédération. L'endettement croissant a un écho particulièrement négatif: l'endettement net correspond à 19 fois le résultat. Le Conseil fédéral attend des CFF que l'endettement net se limite à moyen terme à 12 fois le résultat. La satisfaction du personnel s'est encore péjorée, celle-ci ayant diminué de 62 à 61 points.

Le Conseil fédéral a en outre nommé Monika Ribar au Con-

seil d'administration des CFF. L'ancienne cheffe de l'entreprise de logistique Panalpina remplacera le banquier Olivier Steimer; elle est également au Conseil d'administration de Lufthansa et d'autres entreprises.

### Bonnes notes pour la Poste

Le Conseil fédéral s'est montré

satisfait concernant la Poste, qui a bien géré son changement de forme juridique et son passage à une société anonyme de droit public. Swisscom est également félicitée, car elle a beaucoup et bien investi.

pmo/Hes

## CFF CARGO

### Le personnel remercié pour les bons résultats

Nicolas Perrin, directeur de CFF Cargo, a remercié ses collaborateurs pour les prestations fournies, ayant permis pour la première fois d'entrer dans les chiffres noirs, ceci au moyen d'un courrier. Il y a une même une récompense en trois parties: tous les employés seront invités à une fête, ils rece-

ront trois jours supplémentaires de congé et recevront une montre Mondaine, réalisée exprès pour cette occasion. Cela réjouit le personnel de Cargo, mais laisse un goût quelque peu amer dans les autres Divisions, qui ont contribué d'une manière ou d'une autre à ce succès.

pmo/Hes

## CHRONIQUE

### Celui qui ne laisse pas indifférent

*Les étudiants, les navetteurs, les promeneurs occasionnels, tous ceux qui prennent le train dans l'Arc jurassien et bien au-delà le connaissent. Son passage dans le wagon ne laisse personne indifférent. Ses « bonjour », « extra », « magnifique », « super » lorsqu'on lui présente l'abonnement ou le billet font chaud au cœur à certains, en font rigoler d'autres, en agacent quelques-uns. C'est un contrôleur un peu extravagant qui fait son travail avec joie et gaieté, dans un monde parfois un peu froid et rigide.*

*Mais même lui a été rattrapé par les changements intervenus dans les chemins de fer. « Il est en burn-out », me dit-on en fin d'année 2013. Comment ça? Lui en burn-out? Mais qu'est-il donc arrivé?*

*A force d'avaler des couleuvres, les agents de train en ont marre. Notre contrôleur a bien vu qu'à force de dénoncer des aberrations, sans succès et sans écoute de la part de l'entreprise, il s'épuisait. Même s'il fait partie des agents de train les plus expérimentés, il souffre que son métier, au service de la clientèle, glisse gentiment vers la répression. Des décisions prises tout en haut de l'échelle ont de lourdes conséquences sur les employés qui sont sur le terrain, au front.*

*De plus, dans la course quotidienne, les clients deviennent de plus en plus nerveux et irritables. On veut tout, tout de suite. Les smartphones nous habituent à avoir le renseignement que l'on cherche très rapidement, instantanément. Et on supporte de plus en plus mal d'être arrêté quelque part, en panne, en attente d'informations, en suspens. Le moindre petit problème peut générer des esclandres incroyables, le moindre retard ou accident de personne irrite les voyageurs.*

*Le rail avait autrefois une consonance romantique, était synonyme de découverte et de voyage. C'est désormais un moyen de transport comme un autre, qui nous amène de A à B, le plus vite possible. Le paysage n'a pas besoin d'être intéressant, on a de toute façon tous la tête dans nos smartphones.*

*Mais le train reste, pour quelques-uns, un moyen de s'évader, de découvrir, de rêvasser... La compagnie ferroviaire Amtrak aux Etats-Unis a bien compris le potentiel du rail puisqu'elle propose une « résidence d'écrivain » en wagon-couche, qui permette d'écrire en s'inspirant des grandioses paysages traversés. Les intéressés avaient jusqu'au 31 mars pour se porter candidat. Les paysages suisses n'ayant rien à envier aux paysages américains, le rêve peut subsister. Il arrive encore qu'on voyage pour le plaisir, l'aventure ou la découverte, n'est-ce pas? Allez dire à des enfants qu'ils vont voyager en train et observez-les: ils sont émerveillés, enchantés. C'est la fête à chaque trajet. La gare est d'ailleurs une destination de choix pour les crèches. On emmène les enfants voir les trains. C'est magique. Un spectacle quotidien.*

*Et pour les agents de train, ce monde du rail est-il encore synonyme de magie et de découverte? Il semblerait que le moral est encore bon parmi les troupes, car elles ont su se faire entendre. Grâce à leur force de persuasion et grâce au syndicat. Mais il faut rester vigilant.*

Henriette Schaffter

## Vers le capitalisme solidaire...

La procédure de consultation sur la réforme « Prévoyance vieillesse 2020 », lancée l'automne passé, arrive à son terme. La presse syndicale en a parlé et en parlera abondamment, en suivant le long débat qui va avoir lieu au Parlement. Mais parallèlement, certaines données des caisses de retraite professionnelles évoluent rapidement. Elles pourraient déranger quelques certitudes.

L'Office fédéral de la statistique a publié le 8 mars les chiffres sur l'évolution des caisses de pensions. Leur nombre diminue et le mouvement semble s'accélérer. Fin 2012, on en comptait 2073, contre 2669 en 2006, alors que le total des assurés a passé de 3,43 millions à 3,86 durant cette période. En fait, on assiste à une concentration: les petites caisses disparaissent de plus en plus rapidement. Pourquoi cette évolution?

D'une part, les directives sur la gestion des caisses se complexifient suite aux risques liés aux placements (conséquence de la crise financière mondiale de 2008) et les frais fixes deviennent disproportionnés pour les petites caisses. Par conséquent, les patrons des entreprises concernées veulent limiter au maximum leur responsabilité financière du fait des taux d'intérêts très bas et des aléas de la gestion de fortune. Malgré les bons résultats obtenus en 2012 et 2013 sur le marché des actions, ils ne sont pas des professionnels de ce domaine et ils ont peur d'avoir à assainir leur caisse en cas de temps difficiles. Beaucoup d'entreprises, en particulier les plus petites, veulent se débarrasser de ce risque. Dans ces conditions, il devient de plus en plus ardu de trouver

des membres compétents pour les conseils de fondation paritaires, aussi bien du côté des employeurs (ce qui est nouveau) que des employés (toujours pénalisés par les rapports hiérarchiques).

La branche des assurances vie reprend le flambeau. Elle profite en plein de cette évolution: par exemple Swiss Life Schweiz a enregistré l'année dernière une augmentation des primes du deuxième pilier de 13 %, à 7,6 milliards, alors qu'Axa Winterthur battait tous les records avec une croissance de 25 % (NZZ du 8 mars 2014). La publicité que ces sociétés publient dans la presse économique montre aussi combien ce marché est porteur. Ce n'est évidemment pas nouveau, il l'a toujours été depuis l'origine du deuxième pilier, mais l'accélération en cours change beaucoup de choses.

Ces succès démontrent combien peuvent rapporter les investissements automatiquement cumulés dans la prévoyance professionnelle. Et ces succès prouvent aussi avec éclat que l'évolution démographique sans cesse évoquée par la droite pour justifier des



sacrifices « indispensables » du côté des salariés (baisse du taux de conversion) et des rentiers (perte de pouvoir d'achat) est un argument fallacieux! En fait, le vieillissement de la population contribue à l'accumulation du capital. Question: si le vieillissement de la population pénalisait vraiment le deuxième pilier, pensez-vous que les compagnies d'assurances enregistreraient les résultats qu'elles enregistrent actuellement?

Une autre preuve. Le plus grand fonds de retraite du monde, le fonds public norvégien (qui cumulait 1200 milliards à la fin décembre) a enregistré une rentabilité moyenne en 2013 de 15,9%; à long terme, les gestionnaires du fonds se fixent un objectif prudent de 5% de rentabilité brute. D'ores et déjà, chaque citoyen norvégien est millionnaire sur le papier. Et cela indépendamment du vieillissement de la population (NZZ du 1<sup>er</sup> mars).

A ce stade, que retenir? Le système capitaliste mondialisé est un fait, que ça plaise ou non. Alors, plus que jamais, en Suisse surtout, le problème est celui de la répartition des richesses engendrées. D'abord le choix des richesses créées (revenus d'actions/obligations des industries d'armement, polluantes, aux conditions sociales indignes?) et ensuite leur distribution: en priorité les actionnaires individuels des sociétés d'assurance et de gestion de fortune? Ou bien les salariés et les rentiers à travers leurs caisses de retraite? Et si le débat sur le dossier « Prévoyance sociale 2020 » aboutissait à l'invention d'une forme peu connue du capitalisme, le capitalisme solidaire?

**Michel Béguelin**

### tl et LEB: négociations CCT en cours

■ Un premier round de négociations CCT a eu lieu le jeudi 27 mars. La délégation côté employés a remis ses revendications à la Direction. Et la Direction a communiqué trois points sur lesquels elle souhaite débattre. Les négociations continuent...

### Du changement pour les réductions dans les restaurants

■ Les employés CFF bénéficient des prix dits internes dans les restaurants CFF. Ces prix sont baissés par les CFF et correspondent donc à des avantages pour les employés. Jusqu'à présent, le fait de montrer son abonnement FVP suffisait à obtenir les rabais.

En décembre dernier, les CFF ont envoyé les nouvelles attestations, rouges, aux 28000 employés. Après une période de transition jusqu'à fin mars 2014, seules les attestations rouges sont désormais acceptées dans les restaurants du personnel. Les employés des filiales CFF ayant une attestation de couleur bleue sont donc exclues de ces rabais. Ils ne peuvent profiter des prix internes que si leur

entreprise participe au déficit des restaurants du personnel. Cela concerne ChemOil, Thurbo et Login. Depuis le 1<sup>er</sup> avril, les collaborateurs de ces trois entreprises et ceux des CFF peuvent donc encore bénéficier des prix internes.

### CEVA: mise en service repoussée

■ Le CEVA ne sera pas mis en service dans sa totalité en 2017 comme envisagé initialement, mais courant 2019, ont annoncé récemment le canton de Genève et les CFF. Ce retard ne devrait cependant pas alourdir la facture.

C'est le percement du tunnel de Champel (GE) qui rencontre plus de difficultés que prévu. De plus, des recours levés l'année

Consultation sur la réforme « Prévoyance vieillesse 2020 »

# Renforcer l'AVS, pas l'affaiblir

**L'Union syndicale suisse (USS) soutient la proposition du Conseil fédéral d'attaquer d'une manière globale la réforme de la prévoyance vieillesse, à certaines conditions. De fait, les réformes partielles qui entraînent une dégradation des rentes échoueraient à juste titre, comme on l'a vu par le passé.**

Concernant les mesures proposées, l'USS demande que l'on place clairement d'autres accents afin de tenir compte du niveau actuellement insuffisant des rentes, à savoir: l'AVS doit être renforcée et non affaiblie. En outre, les prestations de la prévoyance professionnelle obligatoire ne doivent pas être réduites. Telles ont été les décisions prises par le Comité de l'USS dans le cadre de la procédure de consultation sur « Prévoyance vieillesse 2020 ».

## Renforcer l'AVS

Pour l'USS, l'avenir de la prévoyance vieillesse réside dans le renforcement de l'AVS. C'est la seule façon de remplir le mandat constitutionnel selon



L'âge de référence de 65 ans ouvrirait tout grand la porte à un relèvement progressif à 67 ans de l'âge de la retraite;

lequel les rentes des 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> piliers doivent permettre à chacun «de maintenir de manière appropriée son niveau de vie antérieur». L'AVS est un modèle de réussite dont, grâce à son financement social, la population à bas ou moyens



Remise de l'initiative AVSplus le 17 décembre 2013, initiative qui montre la voie à suivre pour arriver au renforcement de l'AVS.

revenus profite le plus. Mais ses rentes sont toujours plus à la traîne des salaires réels. Au surplus, les femmes ont en particulier besoin d'une amélioration de cette assurance. Avec son initiative populaire

l'AVS.

En effet,

- le relèvement à 65 ans de l'âge de la retraite des femmes ne tient pas compte de la situation concrète des femmes de plus de 60 ans. En outre, le marché du travail n'est, aujourd'hui déjà, pas capable de proposer suffisamment d'emplois pour des personnes de cet âge;

- l'âge de référence proposé de 65 ans accroîtrait l'insécurité des salarié(e)s. Une fois atteint l'âge minimum possible de la retraite de 62 ans, les travailleurs et travailleuses seraient de fait plus souvent menacés de licenciement qu'aujourd'hui et la discrimination fondée sur l'âge s'aggraverait. En outre, cet âge de référence de 65 ans ouvrirait tout grand la porte à un relèvement progressif à 67 ans de l'âge de la retraite;

- mesure automatique d'un mécanisme d'intervention, la suspension de l'adaptation des rentes AVS au renchérissement et à l'évolution des salaires reviendrait à voler de l'argent dans le porte-monnaie des retraité(e)s;

- le retrait partiel de la Confédération du financement de l'AVS entraînerait une hausse de la TVA ou une baisse des rentes;

- la suppression des rentes de veuves pour les femmes qui ont des enfants devenus adultes ne tient aucunement compte des pertes de salaire subies par ces dernières.

En raison des classes d'âge à forte natalité qui prendront leur retraite ces prochaines années, un financement additionnel de l'AVS sera nécessaire pour la prochaine décennie. L'USS soutient un financement additionnel via une hausse de la

TVA, mais le relèvement des prélèvements sur les salaires ne doit pas être un tabou, car ces prélèvements n'ont plus augmenté depuis 1975. En outre, l'USS rejette la baisse de rentes de la prévoyance professionnelle d'ores et déjà faibles. La baisse radicale proposée du taux de conversion minimal à 6% repose sur des données bien maigres. L'USS est opposée à un taux de conversion minimal de 6%. Les mesures avancées pour maintenir le niveau des prestations des personnes à bas ou moyens revenus coûteraient très cher et réduiraient les budgets de ces personnes pendant leur vie professionnelle.

uss

Retour sur la session de printemps du National qui s'est tenue du 3 au 21 mars



Edith Graf-Litscher,  
Conseillère nationale PS/TG et  
secrétaire syndicale SEV

«L'exploitation et l'entretien d'un 2<sup>e</sup> tube coûtera plus qu'un seul. C'est pourquoi j'attends une transparence totale du Conseil fédéral, de sorte que les citoyens ne soient pas grugés.»



Philipp Hadorn,  
Conseiller national PS/SO et  
secrétaire syndical SEV

«En refusant de respecter les mandats qu'il reçoit dans le domaine du transfert modal, le Conseil fédéral s'assied sur la volonté du peuple et du Parlement.»

# « Le Conseil fédéral refuse de faire son travail »

«Nos» gens au Conseil national, Edith Graf-Litscher et Philipp Hadorn, abordent la politique des transports et d'autres décisions parlementaires touchant le personnel des transports.

■ **contact.sev:** Au national, dans les débats concernant le transfert modal tu as, Philipp, reproché au Conseil fédéral de refuser de faire son travail. Pourquoi?

**Philipp Hadorn:** D'une part, parce que le Conseil fédéral ne

fait pas en sorte d'atteindre la réduction de moitié du trafic de transit alpin que l'Initiative des Alpes et la législation exigent. Au contraire, le CF veut définir de nouvelles règles. D'autre part, parce qu'il a un mandat pour le transfert de la route au rail dans le trafic interne, mais il ne veut pas l'appliquer: le Parlement lui a transmis une motion de la Commission des finances du Conseil des Etats, lui demandant de faire augmenter la part du fret ferroviaire sur tout le territoire. Pourtant, le Conseil fédéral ne prévoit aucune mesure dans ce domaine. Bien que la motion prévoie expressément la possibilité de demander un crédit à cet effet, la conseillère fédérale Doris Leuthard affirme que le transfert ne doit rien coûter et être laissé au marché. De cette manière, on ne peut arriver à rien. En refusant de respecter les mandats qu'il reçoit dans le domaine du transfert modal, le Conseil fédéral s'assied sur la volonté du peuple et du Parlement.

■ Tu fais allusion ici à la loi

sur le transport des marchandises, mise en consultation en 2013, et dont le message du Conseil fédéral devrait être transmis au cours du deuxième trimestre de cette année...

**PH:** Comme le CF n'a pas proposé, dans son projet de loi, que l'Etat soutienne le trafic marchandises interne, nous aimerions au moins obtenir des variantes incluant une participation financière de la Confédération, de sorte que le Parlement puisse décider en tout état de cause. Il avait demandé un état des lieux au Conseil fédéral. Néanmoins, si notre revendication n'est soutenue que par la gauche, elle n'a guère de chance, même si l'industrie pourrait la soutenir sur le principe. C'est pourquoi nous cherchons des soutiens dans le camp bourgeois.

■ **Le Conseil fédéral propose, dans son rapport sur le transfert modal, de fixer des limites à la pollution et aux nuisances sonores au lieu de chiffrer le nombre maximal de camions. Que faut-il**

attendre d'une telle proposition?

**PH:** Si cette proposition devait affaiblir le but des 650 000 transits poids lourds qui doit être atteint deux ans après l'ouverture du tunnel de base du Gothard (comme le prévoit la Loi sur le transfert du transport de marchandises de 2008 – ndlr), alors elle doit être rejetée. Par contre, rien ne plaide contre elle en tant que mesure secondaire.

■ **Le Conseil national a prolongé jusqu'en 2018 les indemnités d'exploitation dans le transport combiné à travers les Alpes et ajouté 180 millions à cet effet...**

**PH:** Ces indemnités sont importantes, car elles évitent un retour à la route tant que le tunnel de base du Gothard ne sera pas en service. Elles n'ont pourtant pas d'effet substantiel sur le transfert de la route au rail, comme le prévoient la Constitution et la loi grâce à l'Initiative des Alpes. Néanmoins, on va laisser ces indemnités fondre. Une autre manière de ne pas faire le travail!

## BIO

**Philipp Hadorn**, 47 ans, a obtenu une maturité en cours d'emploi après un apprentissage de commerce. Il s'est ensuite formé comme analyste de marché, puis a suivi des études de droit et de management en organisations politiques et sociales. Il a travaillé dans les études de marché, comme journaliste, en tant que travailleur social pour l'Eglise et au syndicat Comedia, avant de devenir, en 2002, secrétaire syndical SEV. Il est marié, a trois fils et habite à Gerlafingen SO. De 1996 à 2010, il a présidé l'Eglise méthodiste-évangéliste locale. Il a débuté au PS en 1997 au législatif de sa ville puis dès 2006 au parlement cantonal, avant de devenir conseiller national en 2011.

**Edith Graf-Litscher**, 50 ans, est agente de mouvement de formation et est donc entrée tôt au SEV, où elle militait très activement à la commission des femmes. Après avoir travaillé dans plusieurs gares, elle est passée en 1995 à la caisse-maladie CFF, devenue plus tard Atupri. Elle s'est alors formée comme experte en assurance-maladie et en planification marketing et est passée chez ÖKK en 2005, année qui l'a vue entrer au Conseil national. Elle s'était engagée au PS depuis la fin des années 90 dans son canton. Depuis 2008, elle encadre des sections VPT au SEV, en tant que secrétaire syndicale, dans les cantons de Zurich et d'Argovie. Elle est mariée et habite à Frauenfeld.



Pour le duo du SEV au Conseil national, une chose est claire: il faut sauver les accords bilatéraux.

**Edith Graf-Litscher:** Nous espérons que la NLFA (la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes) constitue une base pour le transfert modal. Parallèlement, le Conseil fédéral veut construire un 2<sup>e</sup> tube au Gothard qui fragiliserait le transfert de la route au rail. C'est une très grande contradiction.

■ **Le Conseil des Etats vient d'accepter la construction du 2<sup>e</sup> tube et le National se prononcera vraisemblablement en septembre. Avec quels arguments pensez-vous faire changer d'avis les partisans du projet?**

**EG:** A la Commission des transports et des télécommunications, je ferai deux propositions de renvoi au Conseil fédéral avec deux mandats: le premier afin que le CF approfondisse la compatibilité d'un 2<sup>e</sup> tube sans augmentation de la capacité avec l'accord bilatéral sur les transports terrestres. Ce texte interdit de restreindre la capacité des routes de transit. Juste après le oui à l'initiative contre l'immigration de masse, les désirs de la Suisse en matière d'accords bilatéraux pourraient ouvrir la

porte à des revendications de l'UE.

Deuxièmement, le CF doit également quantifier précisément les coûts de l'exploitation et de l'assainissement de ce nouveau tunnel dans 30 ou 40 ans. Qu'il liste aussi les projets routiers qui seraient repoussés ou abandonnés à cause de ces coûts.

**PH:** En tant que membre de la Commission des finances, j'ai été choqué que celle-ci ne soit pas prête à exiger ces chiffres du CF. De toute évidence, la majorité des partisans du 2<sup>e</sup> tube ne veulent pas que ces chiffres viennent sur la table.

**EG:** C'est d'ores et déjà clair que l'exploitation et l'entretien d'un 2<sup>e</sup> tube coûtera plus qu'un seul. C'est pourquoi j'attends une transparence totale du Conseil fédéral, de sorte que les citoyens ne soient pas grugés.

■ **Le Conseil national vient de renvoyer au Conseil fédéral sa révision de la Loi sur le transport de voyageurs qui prévoit l'obligation d'organiser le transport des supporters (voir [contact.sev](#) n° 5/2014). Quelle suite pour**

**ce dossier?**

**EG:** La balle est désormais dans le camp du Conseil des Etats. Je pars du principe qu'il va aussi renvoyer le texte au Conseil fédéral pour qu'il le re-travaille.

■ **Pourquoi le projet de loi a-t-il été renvoyé au CF?**

**EG:** Avant tout en raison de l'assouplissement de l'obligation de transporter. Dans nos milieux, il a aussi suscité la controverse, car on craignait qu'il ne concerne aussi des manifestations syndicales, à l'instar du 1<sup>er</sup> Mai. La solution demandée au CF doit restreindre de manière limitée, voire pas du tout, l'obligation de transport.

■ **La solution réside-t-elle dans les trains spéciaux volontaires?**

**EG:** Celle-ci existe déjà. Pourtant, seul YB a signé un accord avec les CFF. Nous avons besoin d'une solution qui permette de faire passer les clubs à la caisse lorsque leurs fans occasionnent des dégâts aux entreprises de transport. Ce n'est pas juste que ces coûts soient à la charge de la

collectivité, de tous les voyageurs et du personnel. Une variante consisterait à trouver une solution par le biais du concordat sur les hooligans. La sécurité du personnel et de tous les voyageurs est au centre des priorités du SEV.

**PH:** Mais le respect des droits fondamentaux est aussi important.

■ **Quels sont les autres dossiers traités par le National qui touchent directement ou indirectement nos membres?**

**PH:** Dans le domaine de la formation, la majorité du plénum a décidé de recommander le rejet de l'initiative sur les bourses d'études bien qu'un rééquilibrage des différences cantonales ferait sens et favoriserait l'égalité des chances. Le peuple tranchera. En outre, le Conseil national a constaté, dans le cadre de l'examen de la Loi sur la formation continue, que l'encouragement des compétences fondamentales est très important. Nous n'avons pas pu faire inscrire l'obligation légale d'y participer pour l'employeur. Le plénum a aussi adopté une

**motion de la Commission des finances** qui demande au Conseil fédéral de faire des économies, histoire de financer la réforme sur les entreprises III. Sans une réduction des prestations dans les transports, le social, la santé ou la formation, une telle réforme n'est pas réalisable. Ce procédé est pour le moins discuté.

■ **Comment doit-on aller de l'avant après le oui à l'initiative contre l'immigration de masse?**

**EG:** Une chose est claire. On ne peut revenir au statut de saisonnier, indigne d'un être humain. Nous devons essayer de sauver les accords bilatéraux avec l'UE, qui sont très importants pour la Suisse et nos emplois. S'ils étaient menacés, parce que l'UE estimerait que les mesures d'application de l'initiative ne sont pas acceptables, alors le peuple devrait encore une fois pouvoir choisir entre les accords bilatéraux et le repli. Mais avant cela, c'est au Conseil fédéral de chercher des solutions.

Interview: Markus Fischer/vbo

Transports publics genevois

# Le SEV affiche la couleur

**En pourparlers avec la direction des TPG depuis le 20 février, le SEV négocie sur des améliorations bien précises des conditions de travail des conducteurs.**

Le SEV a désormais exprimé des revendications bien précises, à commencer par les définitions de roulement. « Nous avons demandé que tous les dépassements des limites définies dans les définitions de roulement 2013 soient majorés de 25 %, ceci dès maintenant, en attendant la refonte totale », explique Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV. Ce point concerne le personnel graphiqué, qui peut choisir sa définition de roulement, soit près de la moitié des conducteurs.

Autre revendication du SEV : les temps de battement aux terminus, jugés insuffisants, devraient être d'au moins six minutes. Un minimum lorsqu'on sait que les horaires ont du mal à être tenus en ville de Genève.

Dans ce même contexte, le SEV demande aux TPG d'abandonner le système d'horaires aux usagers aux arrêts de bus et de tram. « De 8 h à 20 h, il est préférable d'avoir un système de fréquence de passage. L'usager sait que le véhi-



Le SEV, Vincent Leggiero en tête, vient de réaffirmer ses revendications.

cule va arriver, mais ne peut pas estimer l'éventuel retard. Lorsque l'usager peut constater un retard, il exprime son mécontentement en entrant dans le bus ou le tram et les conducteurs sont sous pression. Un système de fréquence fait baisser la grogne des usagers », rappelle Valérie Solano.

## 482 ou 468 minutes ?

Les pourparlers avec la direction ont permis de rediscuter du système des 482 minutes de travail quotidien moyen, qui ne semble pas satisfaire l'ensemble du personnel. « L'accord qui avait été trouvé en 2006 après consultation du personnel de l'exploitation n'est pas respecté, signale

Valérie Solano. L'augmentation de 468 à 482 minutes devait être accompagnée de plusieurs compensations. Ainsi, pour les 4/2, l'intervalle de six semaines entre deux grands week-ends – vendredi, samedi dimanche – n'est pas respecté. Pour les 5/2, les semaines compensatoires ne sont pas équilibrées sur l'année. »

Quant aux agents à temps partiel, ils se retrouvent dans une situation de « bouche-trous ». Dans un premier temps, le SEV demande donc le respect de l'accord de 2006. Le cas échéant, il consultera le personnel sur le retour aux 468 minutes.

L'analyse de la planification des horaires de travail a aussi

permis de mettre en évidence des irrégularités dans l'application de la législation (LDT et OLD). « Nous demandons l'application de la loi et notamment le respect du nombre de jours de repos, appelés « grands R » aux TPG, à ne pas confondre avec les petits « r » qui sont des jours de compensation. Au demeurant, dans un souci de clarté, nous demandons que ceux-ci deviennent des « c » comme dans toutes les entreprises soumises à la LDT », précise Valérie Solano. 20 des 65 R annuels doivent coïncider avec un dimanche ou un jour férié. Or, le respect de la législation est passé à la trappe pour ceux qui ont le service tardif le samedi soir et qui

terminent leur service alors que le dimanche a déjà été entamé.

Le SEV attend donc de la direction, qui est tout de même la garante de l'application des lois et du respect du statut, qu'elle respecte la législation. « Nous nous permettons également de rafraîchir les esprits sur quelques points : le 31 décembre est un jour férié, il doit être indiqué comme tel sur les attachements. Pour les collègues en supplément, une demande faite par l'entreprise pour travailler les jours fériés doit impérativement être approuvée par le collaborateur concerné ou par son représentant. Pour les voltigeurs ou lors de changement de service, le tour de repos doit être de 12 heures en moyenne sur 5 jours. Il peut exceptionnellement être de 9 h si le service se termine avant 2 h et avec l'accord de la personne concernée ou par son représentant », indique Valérie Solano.

Enfin, pour être en conformité avec la législation actuelle, les TPG doivent attribuer un lieu de service pour chaque conducteur, ce qui permettra de définir le temps de déplacement pour rejoindre le lieu de prise de service.

Vivian Bologna

## LE POINT DE VUE DE VALÉRIE SOLANO

Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV au secrétariat régional de Genève, évoque les pourparlers avec la direction des Transports publics genevois, après des mois de mobilisation du personnel.

■ **Valérie, les pourparlers ont commencé il y a un mois et demi. Le personnel peut-il être satisfait de la tournure des événements ?**

Oui et non. Oui parce que la direction a enfin entendu combien les conducteurs sont épuisés et fâchés du nombre de problèmes dans leurs conditions de travail

et non parce que les négociations n'ont pas encore de résultats concrets.

■ **Même si les résultats concrets ne sont pas encore palpables, peut-on parler de victoire pour les employés et le SEV ?**

C'est un succès momentané que d'être entendu et de pouvoir, par la qualité de la mobilisation, parler d'égal à égal avec la direction.

■ **A ton avis, quels sont les ingrédients qui ont permis ces succès partiels ?**

La cohérence de la mobilisation et le fait que le SEV, à chaque étape, consulte les membres. Cela donne une telle force à la délégation de négociation !

■ **Longtemps enfermée dans ses convictions, la direction a dû accepter de négocier seule avec le SEV. La direction des TPG a-t-elle compris cette fois qu'un préavis de grève voté à plus de 80 % est un signal clair ?**

Rien n'est sûr, puisque la direction continue de négocier avec les deux autres syndicats

en parallèle. On aurait espéré que les négociations avec Transfair et Asip reprennent lorsqu'un résultat concret serait palpable entre le SEV et la direction.

■ **Petite considération politique : l'arrivée d'un nouveau magistrat aux Transports a-t-il influencé le dénouement de la crise ?**

Non. Nous négocions avec l'entreprise, pas avec le magistrat. Cependant le remaniement à la tête des tpg n'est pas étranger à son arrivée.

Vivian Bologna



Conférence des présidents SEV romands

# Ambiance orageuse ...

**Dire que les mises au concours dans le trafic régional des bus inquiète le personnel est un doux euphémisme. Invitée à présenter la question, Marie de Martignac, de l'OFT, a pu s'en rendre compte ...**

Marie de Martignac, de la division financement de l'Office fédéral des transports (OFT), se souviendra sûrement longtemps de sa petite visite à la journée des présidents SEV romands, le 25 mars dernier. Le soleil était au rendez-vous sur les bords du Léman. A l'intérieur de l'Hôtel Aulac, à Lausanne, c'était plutôt l'orage ... C'est que la thématique abordée par la conférencière, les mises au concours du trafic régional bus, donnent plutôt l'urticaire au personnel des ETC inquiets de voir débarquer des entreprises spécialisées dans ... le dumping salarial. Avant de répondre aux ques-



Marie de Martignac a fait preuve de courage face à une assemblée inquiète pour ses conditions de travail.

tions de l'assistance, Marie de Martignac a rappelé les principes des nouvelles ordonnances fédérales: «Les mises au concours pour le trafic régional de voyageurs sont possibles dans le rail, mais obligatoires

pour les bus, avec toutefois une série très importante d'exceptions. Les mises au concours peuvent intervenir lors de l'octroi d'une concession, lors de son renouvellement ou pendant celle-ci s'il y a des

manquements aux obligations.» L'article 32 alinéa 2 de la LTV précise les exceptions. En voici quelques-unes: il n'y a pas de mise au concours lorsqu'une convention d'objectifs a été conclue et l'entreprise les atteint ou si l'indemnisation est inférieure à 230 000 francs pour les octrois de concession ou 500 000 pour les offres existantes. Autre exemple, les mises au concours n'ont pas lieu si elles ne sont pas planifiées: «En Suisse romande, pour l'instant, les cantons réfléchissent», a précisé Marie de Martignac. Le SEV va d'ailleurs établir d'ici l'été une liste des cantons où les concessions arrivent à échéance. Carmelo Scuderi, président de SEV-TL aurait voulu savoir quels sont les garde-fous pour éviter le dumping. «Je ne peux pas encore vous les présenter car ils seront divulgués à la fin du mois de mars», a expliqué Marie de Martignac (voir en page 20).

Barbara Spalinger, vice-prési-

dente du SEV s'est demandé pourquoi l'art.333 du Code des obligations n'est pas applicable lorsqu'une entreprise reprend les employés de la firme qui exploitait la ligne avant elle? La spécialiste de l'OFT a indiqué que «c'est l'OITRV qui fixe cette règle». Pour sa part, Vincent Leggiero, président de la section SEV-TPG, a interrogé: «Que risquent les sous-traitants s'ils ne respectent pas les usages de la branche?» «Des sanctions jusqu'à la révocation de la concession, mais les lignes transfrontalières, c'est différent...», a répondu Marie de Martignac. Quant au président du SEV, Giorgio Tuti, il s'est enflammé: «Les politiques ont voulu des mises au concours. Cette concurrence doit être réglementée et il faut une réelle surveillance de l'OFT, sinon la concurrence ne sert qu'à faire baisser les coûts sur le dos du personnel, qui représente 60 à 70% des budgets des entreprises.»

Vivian Bologna

## « Les employés ne sont pas des pions »

Les questions liées au temps de travail ont suscité énormément de questions de la part des participants venues d'ETC. «Durant les années bisextiles, on travaille plus d'heures et on l'a dans l'os?» «Non, car les heures travaillées au-delà du temps annuel figurent dans le solde de fin d'année», a rassuré le secrétaire syndical Jean-Pierre Etique, fin connaisseur de la Loi sur la durée du travail (LDT).

Heures supplémentaires, dimanches, repos, vacances: les pratiques semblent bien différentes en Suisse romande. Jean-Pierre Etique a rappelé quelques principes: «Les dimanches et les jours de repos doivent être connus en début d'année et la planification mensuelle qui en résulte dans les mains du personnel de conduite 10 jours avant le début du mois. L'employeur a la responsabilité d'attribuer des horaires de

travail qui permettent de concilier vie professionnelle et vie privée. Il ne faut pas tolérer dans vos tours de service des lettres qui ne représentent rien ou des jours blancs, qui seraient la porte ouverte au travail sur appel.» «Que fait-on en cas de changement de dernière minute non annoncé et sans l'accord de l'employé-e?», s'est enquis un participant. «Ce n'est pas acceptable. Dans ce cas, l'employeur prend le risque que des prestations ne soient pas assurées, le personnel ne devant pas être considéré comme un pion sur un échiquier», a martelé Jean-Pierre Etique.

Les questions liées au temps de travail étant complexes, le SEV invite ceux qui s'y intéressent à suivre les cours Movendo qui y sont consacrés ou à prendre contact avec Jean-Pierre Etique pour des informations distillées à des groupes. vbo

## ■ Les points forts du SEV en 2014

### « Luttons contre les entreprises offrant des salaires de m... »

En début de journée, le président du SEV, Giorgio Tuti, a rappelé quelles sont les priorités de notre syndicat en 2014: «Nous allons définir les pratiques d'usage dans la branche en relation avec les mises au concours. Il ne s'agit pas seulement des salaires. Nous allons aussi poursuivre la campagne «10h ça suffit» et renforcer l'activation de nos sections par le biais du coaching». Les questions de la politique contractuelle constituent le 2<sup>e</sup> point fort du SEV. «Nous allons nous battre pour de nouvelles CCT, notamment dans le domaine des remon-tées mécaniques où – et c'est honteux! – les salaires sont nettement inférieurs à 4000 fr. par mois. Dans le domaine des CCT, les négociations actuelles sur le renouvellement de la CCT

CFF / CFF Cargo sont primordiales car notre politique contractuelle se construit autour de cette CCT. Il s'agit dans ce cadre de limiter l'engagement de temporaires et de les inclure dans la CCT, et améliorer le congé paternité.» Concernant la CCT CFF, Claude Gaille, président de la ZPV Léman, a demandé que les conditions de travail des employés à temps partiel soient améliorées. «Nous sommes en discussion pour régler cette question dans une annexe», a précisé Manuel Avallone, vice-président du SEV.

La politique sociale du SEV est son 3<sup>e</sup> pilier: «Des modèles de retraite anticipée aux CFF auront un effet domino», a rappelé Giorgio Tuti, qui a invité tout le monde à se battre pour un oui au salaire minimum le 18

mai prochain. «Il y a un autre point dans cette initiative, c'est l'exigence que le Conseil fédéral s'engage pour la conclusion de CCT. Si on perd le 18 mai, il faudra poursuivre la lutte dans le cadre des négociations de CCT. Il y a 20 ans, on s'est battu pour le salaire minimum de 3000 fr. dans l'hôtellerie-restauration où les salaires ont grimpé depuis de 57%.» Mais pour l'heure, il n'est guère question de défaite. Barbara Spalinger, vice-présidente du SEV, a d'ailleurs livré sans ménagement son argument principal: «Votons oui pour lutter contre les entreprises offrant des salaires de m... et qui sont subventionnées indirectement», les working poor étant bien souvent dépendants de l'aide sociale. vbo

Personnel des trains et personnel des guichets: sur le terrain tous les jours

«Les agents de train ont eu l'impression que l'entreprise agissait contre eux, contre leur intérêt.»

Pascal Prince, agent de train et président ZPV Jura



# Au front: les salariés CFF face aux voyageurs

*Des changements décidés par la Direction ont parfois de lourdes conséquences sur le terrain. Le personnel des trains est au front et assume des modifications de procédures pas toujours opportunes. Le personnel des guichets vit aussi cette proximité avec les clients, parfois bien difficile à gérer et à supporter à longueur de journée. Les sous-fédérations ZPV et AS expliquent ici les problèmes rencontrés par leurs membres.*

Certains changements arrivent au pas de charge, décidés par la Direction, des managers passant la journée de travail devant leur ordinateur. Du jour au lendemain quasiment, il faut mettre en

place de nouvelles façons de travailler, de nouveaux produits. Et qui les applique? Le personnel des trains et celui des guichets principalement, qui sont ceux ayant le plus de contacts avec la clientèle CFF.

Dernier exemple en date: l'obligation d'avoir son titre de transport en montant dans le train. «Les CFF ne nous ont pas écoutés: ils ont voulu appliquer la nouvelle directive rapidement, pour augmenter les

recettes et accroître la répression. Or, nous, les contrôleurs, savions que ce n'était pas une bonne idée, qu'il fallait proposer un billet de dernière minute», explique Pascal Prince, agent de train à Delémont et

président de la ZPV Jura, qui vient de quitter la CoPe. «On ne nous a pas écoutés, puis il a fallu revenir en arrière», complète-t-il. «On amène des problèmes à la CoPe, mais on ne nous prend pas en considé-

Quelques questions à Andreas Menet, président central ZPV

## « Les gens n'ont plus de temps, ça se reflète dans les comportements »

*Le personnel des trains est particulièrement touché par certains changements intervenus aux CFF. Andreas Menet explique la situation particulière de cette catégorie professionnelle.*

■ **Quels sont les récents changements décidés par les CFF qui ont particulièrement touché le personnel des trains?**

L'obligation d'avoir un titre de transport avant de monter dans le train a fortement influencé le travail du personnel des trains. Le personnel était dans l'incertitude quasi totale, et avait même peur qu'il y ait davantage d'agressions. Par



Andreas Menet.

de multiples interventions et beaucoup de ténacité, le SEV et la ZPV ont obtenu que les CFF fassent quelque peu machine arrière une année plus tard, en assouplissant l'application de la mesure de manière significative.

■ **Qu'est-ce qui a été entrepris par la ZPV pour empêcher des dégradations dans les conditions de travail du personnel des trains?**

Nous sommes toujours intervenus avec la collaboration de la CoPe et nous avons mené une «action bouton», pour protester, en apposant des insignes jaunes à la place du badge officiel sur nos uniformes, ceci à l'échelle nationale.

■ **Comment les agents de train vivent-ils l'insatisfaction grandissante des passagers?**

Le travail à bord des trains est devenu bien plus exigeant qu'avant. Les voyageurs attendent toujours davantage de

prestations de la part des CFF. Le service clientèle a beaucoup plus d'exigences en matière de service à la clientèle. Un autre handicap: les médias électroniques. La moindre altercation avec un voyageur est publiée de suite sur Facebook et autres réseaux sociaux. En plus, la tendance à user de la violence envers le personnel des trains est assez élevée. La violence verbale est quotidienne. C'est la course perpétuelle un peu partout au niveau de l'exploitation. Les gens n'ont plus de temps. Cela se reflète dans les comportements.

■ **Quelles sont les conséquences sur leur travail? Sur leur santé? Sur leur moral?**

Les changements dans l'envi-

ronnement de travail et les exigences toujours plus élevées envers le personnel ont des répercussions. Actuellement, le moral n'est certes pas mauvais au niveau du personnel des trains. Mais il va plutôt en diminuant. Les perpétuels changements mis en place rapidement demandent des efforts croissants du personnel. Des trains toujours plus rapides et des tours de service toujours plus serrés au profit de la productivité, cela aura des influences sur la santé physique à moyen terme. C'est d'ailleurs pourquoi les partenaires sociaux ont exigé une analyse des postes au niveau de la médecine du travail.

Propos recueillis par  
Henriette Schaffter



Tout n'est pas toujours rose pour les agents de train et le personnel des guichets.

ration. Je ne me sentais pas écouté. Avec cette obligation de titre de transport, les agents de train étaient davantage sur la défensive. Il est difficile pour nous, les anciens, d'accepter de ne plus penser «service clientèle». La Direction travaille dans un monde d'objectifs, de graphiques, de management. Ils oublient un peu le facteur humain.»

#### Burn-out à la clé

Outre cette histoire de titre de

transport, Pascal Prince a mal pris la fiscalisation des FVP. «C'était ce qui nous rattachait encore à l'esprit cheminot. Et on a essayé de nous l'enlever. Or, l'administration fiscale a jugé finalement que l'on devait être exonérés. Les agents de train ont eu l'impression que l'entreprise agissait contre eux, contre leur intérêt. Ce manque de soutien a été mal vécu, même si on a pu revenir en arrière. Toutes ces déceptions concernant son travail

ont valu un burn-out à Pascal Prince. Il retravaille maintenant à 75 %, après quelque temps en arrêt maladie durant cet hiver. «J'étais convaincu de pouvoir changer les choses en entrant à la CoPe, j'ai pris ce mandat trop à cœur», explique-t-il. Alors pourquoi continuer à travailler dans les trains? «Parce que j'ai encore du plaisir à côtoyer les voyageurs. C'est ça qui me motive.»

Henriette Schaffter

#### Interview de Peter Käppler, président AS

## Enervement de toutes parts

**La clientèle CFF subit certains changements décidés par la Direction de l'entreprise, mais elle n'est pas la seule: le personnel aussi! Quelques questions à Peter Käppler, qui encadre la sous-fédération Administration et Services.**



Peter Käppler.

■ Quels sont les récents changements décidés par les CFF qui ont particulièrement touché le personnel des guichets?

Le temps d'attente imposé aux clients les rend nerveux, et ils sont déjà de mauvaise humeur lorsqu'ils arrivent au guichet. Ils veulent donc que l'affaire soit réglée de façon expédi-

### ET LE SERVICE CLIENTÈLE ALORS?

Trois questions à **Kathrin Pieren**, responsable du service clientèle CFF Mittelland.

■ **Avez-vous remarqué des changements ces dernières années, en matière de comportement des clients ou de relations entre les clients et le personnel CFF?**

Nous constatons au service clientèle que les voyageurs sont très bien informés à propos des produits CFF et en partie de l'exploitation (mais pas des conditions tari-

fares!). Il peut y avoir des discussions difficiles si par exemple un produit a été mal vendu ou qu'il n'a pas été conseillé.

■ **Y a-t-il eu des changements de procédure qui ont eu beaucoup de conséquences?**

L'obligation du titre de transport introduite en 2012 a généré beaucoup de travail. Depuis mai 2013, ça va à nouveau mieux. Le personnel des trains peut à nouveau utiliser ses compétences au

sens large, ce que les voyageurs apprécient énormément et ils nous le font savoir.

■ **Y a-t-il des conséquences sur la santé du personnel dans votre secteur ou sur le plaisir à venir travailler?**

Je ne peux m'exprimer ici que pour mon équipe dans la région Mittelland: tous mes collaborateurs travaillent depuis 5 ans et plus, et je n'ai pas constaté d'effet négatif.

tive. Les temps d'attente sont souvent très longs, malgré la stratégie choisie, qui dirige les clients vers le libre-service. De nombreuses choses doivent encore être traitées au guichet.

Suite en page 12

**Suite de la page 11**

La stratégie «One-Stop-Shop» veut que différents autres services, comme les transferts Western Union, les inscriptions pour le demi-tarif Visa, etc., soient fournis au même endroit, et doivent donc être traités au milieu de demandes clairement plus simples et donc plus rapides, comme le dépôt d'un AG par exemple. Les clients ne comprennent pas qu'il faille attendre aussi longtemps pour ce genre de choses.

Le supplément pour les billets internationaux énerve les clients, idem pour les offres mises en place dans la précipitation, comme le bus IC de Zurich à Munich, pour lequel on ne peut réserver que la partie CFF...

Les tâches pour des tiers, comme la prévente de billets dans l'événementiel ont fait perdre beaucoup de clients, qui sont allés à la concurrence. De plus, les pannes et autres problèmes informatiques rendent le travail encore plus difficile.

Le concept des CFF, qui ont voulu instaurer des guichets ouverts, est très exigeant pour les collaborateurs, puisque la distance avec les clients est minime. Il manque une certaine protection.

■ **Qu'est-ce qui a été entrepris par la SBV (ou AS) pour empêcher des dégradations dans les conditions de travail du personnel des guichets?**

Le SEV a toujours critiqué le fait qu'il y ait un manque de possibilités d'étudier les nouveautés. Mais les CFF n'ont rien voulu savoir en négociant les BAR (réglementations sectorielles du temps de travail). Le SEV n'a pas relâché la pression et récolte maintenant les fruits de son engagement, puisqu'on a pu négocier du

temps à disposition pour étudier les produits durant les heures de travail. Des interventions de la SBV ont également réussi à faire prendre des mesures à l'entreprise en ce qui concerne Western Union. Il est important de continuer la lutte contre les agressions (voir *contact.sev* 07/13). Le SEV s'engage pour des meilleures conditions de travail et davantage de sécurité, contre la suppression de guichets à Genève, Lugano et Lucerne et le travail en souterrain à la gare de Berne. Nous avons lutté pour maintenir les agences en ville de Genève et Neuchâtel, sans succès malheureusement.

■ **Comment les collaborateurs travaillant aux guichets vivent-ils l'insatisfaction grandissante des clients?**

Les collaborateurs des guichets reçoivent les critiques en direct et sont une sorte de paratonnerre pour tout ce qui se passe sur le réseau. On parle ici à nouveau d'agressions: nous pensons que le chiffre officiel est très sous-estimé, qu'il y a beaucoup de cas non déclarés. Le personnel devrait être mieux encadré et formé pour faire face à de telles situations.

■ **Quelles sont les conséquences sur leur travail? Sur leur santé? Sur leur moral?**

Les effets sont différents selon l'individu: la somme des problèmes cités à très certainement des conséquences sur la santé et le moral des collaborateurs. L'augmentation des cas de burn-out au sein du personnel de la Vente est une conséquence directe et cela m'inquiète beaucoup.

*Propos recueillis par  
Henriette Schaffter*



La vente au guichet est devenue plus complexe ces dernières années, avec des produits de plus en plus variés.

## PERSONNEL DE LA VENTE CFF

### Vite, vite! Toujours plus vite.

Interview d'un employé de la Vente, qui a bien voulu témoigner, mais anonymement.

■ **Constatez-vous, au guichet, un changement de comportement des voyageurs?**

Dans l'ensemble ça se passe plutôt bien, il y a peu de conflits au guichet. Mais en général, je pense que la clientèle est devenue plus exigeante et pressée. Une partie va sur Internet ou aux automates et les gens qui viennent nous voir au guichet sont ceux qui ont un problème, une demande plus complexe ou ont besoin de conseils. Il est toutefois difficile de faire des généralités car chaque point de vente est différent par la situation géographique, le type de clients et l'agencement de la gare.

■ **Vous sentez-vous compris par l'entreprise et soutenu?**

Concilier les besoins des clients avec les intérêts de l'entreprise est souvent difficile malgré notre

engagement et le peu de marge de manœuvre dont nous disposons.

■ **Quels ont été les changements récents décidés par les CFF qui ont eu beaucoup d'incidence sur votre travail et le comportement des clients?**

La réduction des heures d'ouverture et la fermeture de points de vente forcent les gens à utiliser le libre-service. Quant à la complexité et à la diversité de l'offre, il y a des conséquences plus importantes dans les petites gares où les agents se retrouvent parfois seuls à travailler notamment le dimanche. C'est une situation qui se gère très bien normalement mais qui peut vite devenir complexe et stressante en cas de perturbation ou de problème difficile! Les vendeurs doivent aussi faire beaucoup plus de vente active sur certains produits car la pression sur les résultats est très forte et les objectifs de vente très exigeants.

■ **Vous êtes très exposé aux critiques en étant au guichet. Cela a-t-il des conséquences sur le moral, la santé?**

Dans certains services, le rythme de travail est très élevé. Il y a un stress constant, dû à la pression des clients qui veulent être servis rapidement et la pression de notre direction qui exige toujours plus de résultats avec moins de moyens! Il est parfois difficile d'accepter de ne pas pouvoir servir nos clients comme on le voudrait par manque de temps, parce qu'on est toujours interrompu par quelqu'un qui a une petite question urgente ou encore parce que notre système informatique nous lâche! Ceci provoque fatigue, découragement et maladie chez certaines personnes. De plus, c'est très frustrant pour un vendeur de donner des conseils pour qu'à la fin le client réserve lui-même sur Internet pour éviter les frais!

*Propos recueillis par  
Henriette Schaffter*

Journée de branche VPT retraités le 20 mars à Olten

## « Prévoyance 2020 » nécessite des corrections

**Le thème principal de la journée était la réforme proposée par le Conseil fédéral sur les 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> piliers.**

**Doris Bianchi**, secrétaire centrale spécialiste des assurances sociales à l'USS, a présenté la réforme de la prévoyance vieillesse telle que la voit le Conseil fédéral:

■ Concernant l'AVS, on prévoit un manque de financement de 8,6 milliards de francs par année jusqu'en 2030, en raison des personnes nées durant le baby-boom arrivant à la retraite (nées entre 1950 à 1965) et de l'augmentation de l'espérance de vie. C'est pourquoi le Conseil fédéral veut diminuer d'une part les prestations AVS



Doris Bianchi.

de 1,4 milliard en augmentant l'âge de la retraite des femmes à 65 ans et d'autre part faire des économies au niveau des rentes de veuve. D'un autre côté, les recettes de l'AVS doivent être augmentées de 7,2 milliards, surtout via l'augmentation de la TVA de 2%. De plus, la réforme prévoit un frein à l'endettement, au cas où les avoirs dans la caisse AVS diminueraient à moins de 70% des dépenses annuelles: les rentes ne seraient alors plus adaptées au renchérissement et aux augmentations salariales et les cotisations AVS seraient augmentées.

■ En matière de **prévoyance professionnelle**, le Conseil fédéral veut passer le taux de



90 participants: une belle fréquentation pour la journée retraités, comme d'habitude.

conversion minimal de 6,8% à 6%. Afin que les rentes ne diminuent pas, des cotisations plus élevées sont prévues de la part des employés et employeurs ainsi que des déductions de coordination revues à la baisse (par exemple un salaire assuré plus élevé, ce qui équivaut à des cotisations plus élevées) et des versements aux assurés de la part du fonds de sécurité de la prévoyance professionnelle.

### Renforcer l'AVS au lieu du 2<sup>e</sup> pilier!

Le fait que le Conseil fédéral veuille compenser les péjorations apportées dans les rentes est saluable et différencie cette réforme des réformes

précédentes qui n'étaient que du démantèlement, reconnaît Doris Bianchi.

Mais elle a mis en garde contre les cotisations aux caisses de pension plus élevées, qui grèveraient les bas revenus et moyens revenus. Pour ces personnes-là, l'augmentation des rentes AVS de 10%, comme le prévoit l'initiative AVSplus de l'USS, serait beaucoup plus avantageuse, a souligné Doris Bianchi.

Une renforcement de l'AVS éviterait de plus que de nombreux milliards supplémentaires soient investis dans le 2<sup>e</sup> pilier et soient dépendants du coup des marchés financiers. Les péjorations en matière d'AVS et en particulier le

frein à l'endettement sont inacceptables pour Doris Bianchi, car beaucoup de retraités ont déjà du mal à vivre aujourd'hui avec leurs rentes très basses. «Le modèle actuel des trois piliers est un modèle pour les minorités», a souligné Doris Bianchi: seuls 30% des assurés ont un 3<sup>e</sup> pilier et plus de 60% des femmes n'ont que l'AVS. C'est pourquoi l'AVS est si importante.

Lors de la discussion qui a suivi, l'augmentation de la TVA a été critiquée, car non sociale et une taxe spéciale pour les produits de luxe a été proposée.

Fi/Hes

*D'autres arguments de l'USS à ce sujet en page 5.*

## SONDAGE

### Les pensionnés et la gratuité de voyage



Ancien président de la section TN, **Bernard Mottet** a effectué un sondage auprès des participants à la journée VPT, pour savoir si ceux-ci bénéficiaient de la gratuité de transport sur le réseau de leur ancienne entreprise, comme remerciement des services rendus. TransN prévoit en effet de faire payer les retraités pour voyager sur le réseau neuchâtelois. Résultat: sur 21 entreprises sondées, 12 offrent encore la gratuité à leurs retraités. Pour rappel, la gratuité accordée par l'entreprise à ses rentiers était considérée dans le passé comme une vive reconnaissance envers un collaborateur ayant contribué par des horaires irréguliers et une vie familiale perturbée au bon fonctionnement de l'entreprise.

## Le subventionnement fédéral est plafonné malgré l'augmentation des seniors en Suisse

### Pro Senectute a besoin de davantage de dons

**Comme la Confédération plafonne son aide à Pro Senectute, il faut que les donateurs soient encore plus généreux.**

Pro Senectute est l'institution phare en matière de prestations aux personnes âgées en Suisse, mais elle est moins connue que Amnesty, le WWF ou Greenpeace, regrette Alain Huber, secrétaire de l'institution pour la Suisse romande. Cela a bien sûr un rapport avec l'image que l'on se fait de la vieillesse, empreinte de gri-

saille et de tristesse, qui ne correspond plus à la réalité, heureusement.

### Partout en Suisse

La Fondation est composée de



Fritz Nussbaum, ancien chef de train, a relaté son expérience chez Pro Senectute.

22 organisations cantonales et 2 intercantionales, de 130 bureaux de consultation dans tout le pays, 1000 employés et 15 000 bénévoles.

Elle offre de nombreuses prestations: conseils gratuits de toutes sortes, prestations de service permettant de rester à domicile, des cours de sport, de langues et autres, etc. Pro Senectute collabore avec d'autres organisations, comme Spitem et reçoit des subventions de l'Etat. Mais bien que le nombre de personnes âgées aille en progressant, la subvention fédérale reste plafonnée. Les prestations augmen-

tant constamment, l'institution est de plus en plus dépendante des généreux donateurs...

Fi/Hes



Alain Huber aimerait changer l'image de Pro Senectute.

Chemins de fer du Jura

# Grosse incompréhension

**Après de longues années aux CJ, à l'entretien notamment, Eric Christen a connu quelques problèmes de santé. L'entreprise et l'AI lui offrent alors la possibilité de suivre une formation de conducteur de bus. Ce qu'il fait, avec succès. Mais oh surprise, une fois formé, on lui fait comprendre qu'il faut aller voir ailleurs. Allez comprendre !**

Eric Christen a travaillé aux CJ de 1992 à 2013. Il a assumé plusieurs postes: agent d'entretien, monteur spécialiste, surveillance PCT et employé polyvalent dans divers secteurs. Auparavant, il avait travaillé à la Câblerie de Cortaillod et aux Forces Motrices Bernoises notamment, puisqu'il est monteur électricien de formation. Il a également travaillé dans sa ferme aux Franches-Montagnes, durant plusieurs années. Papa de 3 fils maintenant adultes, âgé de 58 ans, il est séparé depuis peu de temps. Il vient donc de vivre une période difficile, avec l'impression que tout s'écroule d'un coup: problèmes de santé, problèmes familiaux et problèmes avec l'entreprise se sont succédé à un rythme difficile à supporter. Le coup final a été porté par l'entreprise qui l'employait depuis 21 ans. Alors que l'AI lui offre une formation de conducteur, pour le transport de marchandises et de personnes, l'entreprise refuse de l'employer à un poste du style. Il quitte donc les CJ fin octobre 2013 et est à la recherche d'un emploi depuis lors. Il vivote en travaillant pour un taxi à Moutier, ce qui lui permet d'avoir un gain intermédiaire et de ne pas trop «rogner» sur ses jours de chômage. Mais la situation est précaire et ses recherches d'emploi en tant que chauffeur sont infructueuses pour l'in-



Eric Christen essaie de tourner la page CJ, mais reste bien sûr membre SEV.

tant... même si les Chemins de fer du Jura ont engagé du monde depuis lors, exactement pour le genre de postes qu'Eric pourrait assumer! Difficile à avaler pour lui. «J'ai l'impression d'avoir été un révélateur des dysfonctionnements dans l'entreprise, d'avoir été un fusible qu'on a fait sauter», explique-t-il. Il a pourtant demandé pourquoi il ne pouvait pas être engagé mais la direction n'a jamais clairement répondu.

## Riche parcours syndical

Au SEV, Eric Christen est une figure connue: il a siégé au comité, a vécu les négociations pour la CCT CJ et a suivi plusieurs cours de formation syndicale. Il était également délégué à la commission paritaire LPP, tout d'abord en tant que membre, puis vice-président et finalement président en 2012. Il a également siégé durant 3 ans au Conseil de fondation de Symova, jusqu'à fin juin 2013. Il avait pour cela suivi les cours ARPIP (l'Association des Représentants du Personnel dans les Institutions de Prévoyance). Un moment inoubliable pour

lui: l'assemblée romande VPT à Saignelégier. «On était une bonne équipe. J'ai bien aimé les assemblées romandes, car elles étaient toujours synonymes de bons contacts», explique-t-il.

«Je suis un peu un électron libre. J'ai toujours eu une fibre sociale mais assez libre. Par contre, je sais qu'il faut être plusieurs pour faire avancer des projets, seul on n'arrive à rien. J'ai aussi appris à mûrir les choses et ne pas rester sur des discussions qui sont parfois très vives. J'ai assez rapidement vu ce qui clochait aux CJ mais je n'ai pas réussi à faire changer les choses», déplore-t-il.

## Deux refus non digérés

Deux choses l'ont fortement marqué durant son parcours aux CJ: il a failli être électrocuté avec d'autres collègues, a demandé un débriefing mais ne l'a jamais obtenu. L'accident lui est donc resté en travers de la gorge ou plutôt la façon de réagir de l'entreprise... Autre couac: il a été appréhendé par le chef de la sécurité romande, qui estimait qu'il prenait trop de risques. Eric a par

la suite demandé également une discussion de fond avec ce responsable, discussion qu'on lui a promise mais qui n'a finalement jamais été concrétisée. «Cela fait 5-6 ans et j'attends

toujours», explique-t-il. Il risque malheureusement d'attendre encore longtemps.

Henriette Schaffter

## 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, téléphone 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 17 avril 2014.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 10 avril à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 7 avril à 10 h.

Enregistrement de la durée du travail

# Le Conseil des États dit momentanément non au travail gratuit

**À la fin de la session parlementaire du printemps, le Conseil des États a renvoyé en commission pour un examen plus approfondi la motion Niederberger qui voulait imposer au forceps le renoncement à l'enregistrement de la durée du travail dans certaines branches.**

Mais le risque de durées de travail incontrôlées et donc, finalement, de travail gratuit n'a

pas été annihilé pour autant.

Le conseiller aux États Paul Niederberger voulait, par le biais d'une motion, supprimer l'enregistrement de la durée du travail dans certaines branches. Concrètement, les travailleurs auraient pu, pratiquement par masochisme, déclarer s'exempter «volontairement» de cette obligation légale.

La levée de l'obligation d'enregistrer son temps de travail demandée par cette motion était inacceptable pour trois raisons:

■ La conséquence du renon-

cement à l'enregistrement du temps de travail ne serait rien d'autre que le travail gratuit. Les heures supplémentaires n'étant plus documentées, elles ne seraient de fait plus rémunérées. Ce qui est en contradiction avec le principe selon lequel «tout travail mérite salaire».

■ La pression psychologique augmenterait: si le ou la collègue faisait valoir son droit de renoncer «librement» à enregistrer son temps de travail, qui oserait vraiment faire le contraire, c'est-à-dire continuer à enregistrer son propre temps

de travail ?

■ Le travail ne serait plus une période temps circonscrite: le renoncement à l'enregistrement du temps de travail ferait sauter les frontières entre travail et loisirs. Le travail serait partout et toujours présent, ce qui aurait notamment pour conséquences: stress et épuisement professionnel.

C'est tout cela que le Conseil des États a momentanément gelé, car rien n'a en réalité été définitivement décidé. Cette «offensive contre des dispositions de protection fondamentales» des travailleurs et tra-

vailleuses, comme l'a qualifié Paul Rechsteiner, le président de l'USS, reviendra sur le tapis. Le conseiller fédéral Johann Schneider-Ammann a en effet annoncé qu'il pourrait tout à fait s'imaginer que le Parlement traite cette question si les partenaires sociaux n'arrivent pas à se mettre d'accord.

Bref, les syndicats doivent rester sur leurs gardes. Les adeptes du travail gratuit «moderne» n'ont pour l'heure essuyé qu'une défaite. **USS**

Navigation sur le lac Majeur

## NLM: clarification juridique de Berne

**Des responsables de l'OFT, dont le directeur Peter Füglistaler, ont rencontré une délégation SEV à Berne.**

Quelques représentants SEV, Barbara Spalinger, vice-présidente SEV, Angelo Stroppini, secrétaire syndical et des membres de la CoPe NLM, Corrado Veneziano et Silvio Catenazzi, ont rencontré la direction de l'OFT le vendredi 21 mars à Berne.



Silvio Catenazzi, Corrado Veneziano, Gery Balmer, Angelo Stroppini et Peter Füglistaler

A l'ordre du jour: les inconnues qui règnent autour du renouvellement de la concession pour la navigation sur le lac Majeur, qui se terminera au 31.12.2016. L'OFT a montré un intérêt à maintenir la concession sans modifier le contenu du document. Si une entreprise tierce souhaite développer un service régulier et concurrencer la NLM, elle devra obtenir l'autorisation de l'OFT ainsi que l'approbation de la NLM. La concession pour

2013 avait été donnée par le gouvernement cantonal, mais ce ne sera pas le cas pour 2014.

Le SEV et la CoPe continueront bien sûr à suivre avec attention l'évolution de ce dossier.

**Angelo Stroppini/Hes**



via sev

LA CHASSE AUX PRIMES 2014 EST OUVERTE

Recrute des collègues au SEV et reçois des primes attractives !



## Sections

**Mercredi 23 avril** ■ **ZPV Fribourg**  
Assemblée générale

15h15 la salle  
des cours CFF à  
Fribourg.

Tous les collègues actifs et pensionnés sont cordialement invités à notre assemblée générale. Un repas vous sera offert après l'assemblée. Nous vous demandons de vous inscrire chez le secrétaire tél. 026 401 18 54 ou par mail [fribourg@zpv.ch](mailto:fribourg@zpv.ch) jusqu'au 18 avril. Le comité se réjouit vous rencontrer.

*Le comité*

**Jeudi 24 avril** ■ **VPT-TPF régional**  
Assemblée générale

20h30  
Restaurant  
Maison de Ville  
à Vuippens

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

*Le comité*

**Samedi 26 avril** ■ **VPT-CJ/Mont-Soleil**  
Assemblée de printemps

10h  
au CIP de Tramelan

Après l'assemblée, un apéritif dînatoire vous sera servi. Le comité vous attend nombreux et nombreuses. Merci de vous inscrire jusqu'au 16 avril auprès de votre président: 079 2844890/032 9512114 ou [alain.gigon53@bluewin.ch](mailto:alain.gigon53@bluewin.ch).

## Loisirs

**Samedi 3 mai** ■ **SV AAR bus+bahn**

9h45  
Complexe sportif  
Telli  
Aarau

14<sup>e</sup> 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>

### Sous-fédération TS: les louanges de la Commission de gestion

La Commission de gestion a examiné en détail le déroulement des affaires 2013 ainsi que la caisse de la sous-fédération TS. Sur la base des procès-verbaux, la CG considère que l'année 2013 a été très intense pour la commission centrale et le comité central. La complexité des affaires et des projets demandent toujours plus de ressources et de savoir-faire. Pour cette raison, la CG loue le bon déroulement des affaires et fait mention des divers succès obtenus par la sous-fédération pour le bien de ses membres et du personnel. Après examen de la caisse, on peut dire que la sous-fédération a des bases saines grâce à une administration des finances économe. Le budget à venir fait également bonne impression. La CG remercie notre caissier Kurt Wyss pour son travail soigné et nous recommande de continuer avec le même élan aussi pendant cette année et de traiter les affaires avec la même persévérance.

Le projet «Jura» est opérationnel depuis janvier 2014. Depuis le début de cette année, l'atelier industriel (AI) de Bienne est responsable de la maintenance des 2500 véhicules de chantier de CFF Infrastructure – des tracteurs sur rails aux wagons à ballast. En tant que centre de compétences, l'AI de Bienne coordonne désormais les équipes nécessaires mobiles décentralisées. Une autre nouveauté est le

centre de commandes avec une hotline pour la clientèle. Ce centre est responsable de la planification des interventions et de la coordination des travaux. Si une perturbation ne peut pas être éliminée sur place car elle requiert une plus grande intervention, un diagnostic complet de ladite perturbation est nécessaire. Grâce à cette mesure, les travaux de réparation peuvent être bien préparés et le temps d'immobilisation raccourci. Car un des buts est d'augmenter la disponibilité des véhicules spéciaux de la flotte de l'infrastructure. Après quelques semaines déjà, le bilan est réjouissant. La nouvelle hotline est utilisée. La collaboration entre la nouvelle organisation du trafic voyageurs Operating et la gestion de la maintenance de CFF Infrastructure (également nouvelle) a bien démarré et est estimée de part et d'autre. Il s'agit maintenant d'identifier les bonnes mesures d'optimisation en se basant sur les premières expériences et de les appliquer. On est à présent en train de développer à Zurich-Altstetten et à Biasca, par étape, les lieux de service pour la maintenance légère avec des troupes d'intervention mobiles.

La prochaine séance de la commission centrale a lieu le 25 avril 2014.

*Commission centrale TS*

## SEV-PV Genève

# Des soucis avec la FVP

**Lors de la dernière assemblée de la PV Genève, les 71 personnes présentes (dix excusées) ont déploré le décès de quatre membres depuis le début de l'année.**

En 2014, nous aurons trois nouveaux retraités (neuf en 2013). L'effectif de la section se monte à 331 membres. Les affaires statutaires sont rapidement traitées et les divers rapports sont adoptés.

Notre président nous rafraîchit la mémoire sur le nouveau droit de la famille (dès 2013): la protection de l'adulte et le mandat pour cause d'inaptitude. N'oublions pas non plus les directives anticipées du patient (par exemple, refuser à l'avance certains traitements,

élargir le cercle des personnes autorisées à l'accès de vos données médicales).

La sortie de section aura lieu le mardi 3 juin, à Avenches.

Dans les divers, un sujet sur les FVP enflamme l'assemblée! La deuxième ville du pays a une typicité bien particulière: le compostage des cartes journalières est techniquement impossible aux distributeurs de nos chers TPG! Bon, pas grave me direz-vous, il suffit de remplir la case ad hoc avec la plus belle des calligraphies possibles et le tour est joué. Que nenni! Lors du contrôle dans le train, ce compostage manuel nous est assez souvent reproché. Une membre du comité de section a dû batailler ferme contre l'amende. Où se situe le blocage?

*Le secrétaire, Bob*

### LPV U30: à vos marques, prêts, partez!

Pour le lancement du nouveau groupe LPV U30, duquel tu fais aussi partie, nous aimerions t'inviter le 23 avril 2014 de 13h à 16h au Race-Inn (karting) à Roggwil BE. Nous pourrions passer un moment convivial, tu pourras montrer ce que tu sais faire avec un kart, soit lors d'une petite course ou juste en faisant quelques tours. Ce sera aussi l'occasion de rencontrer des membres LPV de toute la Suisse. Un petit en-cas sera ensuite offert.

L'objectif de ce groupe LPV U30 est d'organiser divers événements avec si possible beaucoup de membres en dessous de 30 ans et d'avoir ensemble du plaisir, de l'action. J'aimerais te motiver à participer activement à ce groupe. Si un

grand nombre de membres participe aux manifestations prévues, on rigolera plus! Il est naturellement aussi possible de profiter de ces événements pour discuter avec des représentants de la LPV ou du SEV, et de déposer des requêtes.

J'espère avoir réussi à susciter ton intérêt et que je pourrai te rencontrer le 23 avril prochain à Roggwil (BE). Inscris-toi au plus tard jusqu'au 8 avril auprès de:

Adrian Hostettler, responsable du recrutement à la sous-fédération du personnel des locomotives LPV: 062 752 00 73 ou

079 542 40 59, ou par e-mail à [u30@lpv-sev.ch](mailto:u30@lpv-sev.ch).

### Décès

**Beuret Germain**, 1213, chef de team, Vendlincourt; décédé dans sa 74e année. PV Jura.

**Buxcel Marie-Thérèse**, vve de Jean, Lausanne; décédée dans sa 100e année. PV Vaud.

**Cornut Nelly**, vve de Othmar, Monthey; décédée dans sa 87e année. PV Valais.

**Gros René**, chef d'exploitation, Palé-

zieux-Village; décédé dans sa 86e année. VPT TL.

**Joye Edith**, vve de John, Versoix; décédée dans sa 94e année. PV Genève.

**Schopfer Marie-Louise**, vve de Edouard, Lausanne; décédée dans sa 91e année. PV Vaud.

**Zaugg Emile**, Mv, Montagny-la-Ville; décédé dans sa 91e année. PV Fribourg.



## ■ PV Valais

## Ciao Madeleine, et merci !

**La section PV Valais a tenu son assemblée générale le jeudi 13 mars à la salle communale de Martigny.**

Le président Rudi Luggen a salué les 50 membres présents et a remercié chaleureusement notre secrétaire Madeleine Oberli. Active depuis 2007 dans le comité, Madeleine avait demandé à être libérée de sa tâche pour se consacrer à ses petits-enfants. Pour compléter l'effectif du comité, nous avons le plaisir d'accueillir Jean-Maurice Mo-

nay et, afin de rétablir l'équilibre entre les deux parties linguistiques du canton, le comité a accepté la proposition de nommer un vice-président issu du Bas-Valais.

Le comité se constitue donc de :  
- Luggen Rudolf, président,  
Monay Jean-Maurice, vice-président.- Schmid Walter, caissier, onus Gilbert, secrétaire, Fleischmann Armin et Weber Gertrud, membres.  
L'apéro et le repas qui ont suivi ont permis de prolonger les échanges dans une ambiance des plus sympathiques.

GC

## ■ PV Bienne

## Hausse des cotisations

**Une sortie en train historique le 27 août suscite un vif intérêt.**

Lors de la dernière assemblée des membres, le jour du début du printemps au restaurant Romand à Bienne, on a constaté que la course surprise du 27 août suscite un fort intérêt.

Le train spécial historique ira en Romandie le 27 août 2014. Les inscriptions peuvent encore se faire jusqu'à la fin du mois de juin par le paiement de 100 fr. par personne. Le nombre des participants est limité à 150 personnes. Le rapport annuel du président Rudolf Flückiger et les comptes 2013, présentés par le caissier Heinz Lüthi, qui bouclent avec un déficit de 3792 fr. 44 (4820 inscrits au budget) ont été approuvés. Le budget 2014 avec un déficit programmé de 5085 fr. a aussi passé la rampe de même que l'augmentation de la cotisation de la section de 50 centimes pour le 1<sup>er</sup> janvier 2015. Cette mesure doit être prise pour les motifs suivants: depuis l'an 2000, le nombre des membres a diminué d'environ 280 personnes, la grande vague des mises à la retraite appartient au passé, peu de personnes peuvent encore se permettre de prendre une retraite prématurée, les tâches de la section sont restées les mêmes, le nombre des décès est trois fois



Le président Ruedi Flückiger et le président central PV Ricardo Loretan.

plus grand que le nombre des nouveaux arrivants.

Jean-Gilbert Cuhe est élu à la commission de gestion. Avec des remerciements et applaudissements pour le bon travail accompli durant huit ans à la CG, l'assemblée a pris congé de Louis Maillard.

Notre président central PV, Ricardo Loretan, essaie de développer pourquoi il ne faut pas s'attendre à une augmentation de la rente de pension ces prochaines années et que des tractations pour les facilités de transport (FVP) avec les CFF sont encore d'actualité. Un salaire minimum est aussi une garantie pour nous, les pensionnés, car il donne une sécurité aux institutions sociales. Comme toujours, le Chœur d'hommes des cheminots pensionnés a encadré l'assemblée.

Robert Drewes / trad. J.-C. Amiet

## ZPV Léman

## On ne vous remercie pas pour le Grand merci

**Le comité de la section ZPV Léman réagit au « Grand merci » paru dans contact.sev du 20 mars dernier.**

Le comité de la section ZPV Léman a été très étonné que la responsable du recrutement de la ZPV se permette de faire des commentaires limite désobligeant sur le travail qui est fait par la section en matière de recrutement.

Nous tenons à rappeler ici que la ZPV Léman est la deuxième sec-

tion ZPV en Suisse en termes d'effectif et que le taux de syndicalisation des collègues des dépôts de Genève, Lausanne et Sion est peut-être parmi les meilleurs de la ZPV. Ceci est vraisemblablement dû au travail important des membres du comité et reconnu par les membres de la section.

Des personnes continuent de se syndiquer grâce au travail de ces collègues militants qui consacrent une partie de leur temps à la cause syndicale et sans doute pas aux performances syndica-

les du comité central de la ZPV. Le recrutement dans la région lémanique a toujours été une priorité et la section ZPV Léman n'a pas attendu la responsable du comité central pour remplir les objectifs.

Il serait de bon aloi à l'avenir, de la part de la responsable du recrutement de la ZPV, de faire preuve d'un peu plus d'humilité et de ne pas mépriser le travail des collègues militants.

Pour la ZPV Léman,

la vice-présidente Miriam Trifoglio  
et le président Claude Gaille

## ■ PV Jura

## Des comptes bénéficiaires!

58 membres présents de la PV Jura ainsi que la chorale ont assisté à l'assemblée du 19 mars au restaurant du Jura à Bassecourt. Le président de la PV Jura, Pierre Ackermann, qui en est à son 7<sup>e</sup> rapport, a l'impression d'avoir repris hier le flambeau. « Ce n'est pas évident d'établir un rapport annuel, au risque de se répéter. Je laisse aux médias les informations de ce monde qui ne va pas très bien. Je citerai quand même le vote sur le subventionnement du rail qui a été accepté à une large majorité. »

Selon lui, la sortie du mois d'août a eu un beau succès. En automne ce furent les retrouvailles à la cabane des Chainions qui étaient organisées par la famille Guenin. « Un grand merci à eux. Pour la fête de Saint-Nicolas, nous avons changé de restaurant. Je voudrais remercier les visiteuses aux malades ou jubilaires. Ces visites sont appréciées. Un grand merci aussi aux responsables du groupe des marcheurs, à Emile et Lucien et également Ulrich qui a donné un coup de main, durant l'absence d'Emile. Merci à mes collègues du comité, qui font le maximum pour la bonne marche de notre section et qui

m'accompagnent aux diverses manifestations. »

## Comptes 2013 dans le noir

Les comptes 2013 bouclent sur un bénéfice de 634 fr. 75. « C'est la première année que je peux annoncer des comptes bénéficiaires. A l'assemblée des membres, vous êtes toujours aussi nombreux, dit le caissier, les frais administratifs ont aussi baissé. Les cotisations sont plus ou moins toujours équivalentes. Vu la bonne santé de la caisse, le comité a décidé de payer les boissons lors de l'assemblée. » Le budget 2014 reste équilibré, dans la mesure où les membres participent aux sorties. Le comité a décidé d'allouer 200 fr. à la chorale pour l'organisation des rencontres des chorales suisses, le 15 mai 2014. Les vérificateurs des comptes donnent le feu vert. Benoît a une pensée pour Germain Beuret, vérificateur des comptes qui est décédé brusquement le 11 mars. Les comptes sont acceptés par l'assemblée.

Depuis la dernière assemblée, 12 décès et 9 nouveaux membres ont été enregistrés, nous sommes actuellement 243 membres dont la moyenne

d'âge est de 76,7 ans. Le caissier demande une minute de silence pour les personnes décédées.

Le président remet les diplômes et les insignes aux jubilaires présents: Jean-Paul Studer, René Bourquin, Roland Wolfer et Roger Voisard (40 ans); Claude Jungo (50 ans); Amerigo Macchi (60 ans).

Cette année, une sortie en car aura lieu le 20 août à Granges-Paccot pour visiter le musée du chemin de fer miniature Kaeserberg, repas de midi à Praz, retour via le Chasseral avec arrêt café avec Catherine Excursions. Pas de sortie d'automne, une année sur deux aux Chainions. Le 5 décembre, fête de la Saint-Nicolas au restaurant du Jura à Bassecourt.

Benoît va entrer à la commission de gestion pour la période 2014-2017. Il va soumettre une proposition pour discuter de l'avenir de Brenscino. Il estime que c'est un hôtel pour les riches vu le prix des nuitées. Le vice-président remercie Pierre Ackermann pour tout son engagement.

Une collation est offerte par la section à l'issue de l'assemblée.

Le secrétaire Oscar Schaub

Angle droit

## Merci de nous rendre 37 000 fr. dans les 30 jours...

Une erreur de l'administration a donné des sueurs à Monsieur B. qui s'est battu pour obtenir gain de cause.

**« Dans le cadre du ré-examen de vos droits, nous avons constaté que vous n'auriez jamais dû bénéficier d'allocations familiales pour les assurés non actifs. Nous vous informons donc que les versements sont suspendus et que vous recevez une facture pour les montants indus pour la période 2009-2013. Avec nos plus cordiales salutations, votre Office cantonal des assurances sociales. »**

Monsieur B., père de famille et membre SEV, n'en a pas cru ses yeux lorsqu'il a lu ces lignes. La surprise a pris un visage encore plus horrible lorsqu'il a reçu un bulletin de versement de 37 000 fr. et un délai de

30 jours pour le paiement... Perplexe, Monsieur B., en incapacité de travail en raison d'une maladie rare, s'est tourné vers le syndicat. L'équipe de la protection juridique du SEV a examiné la décision de l'Office cantonal des assurances sociales et est arrivée à la même conclusion. Monsieur B. n'avait pas droit aux allocations en raison de son revenu imposable, comme le stipule l'article 19, alinéa 2, de la Loi sur les allocations familiales.

Comme Monsieur B. a en tout temps fourni les documents nécessaires au calcul de ses droits, il pouvait penser en toute bonne foi que l'Office des assurances sociales avait tous les éléments nécessaires en sa possession. Cela contredirait le principe de la bonne foi, si Monsieur B. devait maintenant payer pour une erreur de l'Office des assu-

rances sociales. Monsieur B. n'a pas obtenu gain de cause après avoir recouru contre la décision de l'Office, qui a maintenu sa position.

### Le tribunal tranche

Monsieur B. – représenté par le SEV – a fait recours contre cette décision auprès du tribunal cantonal des assurances sociales en demandant que soit cassée la décision de l'Office cantonal en question et de constater que le droit au remboursement s'est éteint. Le recours s'appuie sur l'article 25 alinéa 2 de la Loi fédérale sur la partie générale du droit des assurances sociales: « Le droit de demander la restitution s'éteint un an après le moment où l'Institution d'assurance a eu connaissance du fait, mais au plus tard cinq ans après le versement de la prestation. Si la créance naît d'un acte punissable pour lequel le droit pénal prévoit un délai de prescription plus

long, celui-ci est déterminant. »

Après un bref échange de courriers entre les deux parties, qui pour l'essentiel n'ont pas changé de points de vue, le tribunal cantonal a rendu son verdict. Il a confirmé que Monsieur B. n'avait pas droit aux allocations, ce que les parties ont toujours admis. Et qu'il devrait rembourser les montants indus. Il reste toutefois à déterminer si l'Office cantonal des assurances sociales était en possession de toutes les informations importantes pour évaluer le droit aux allocations de Monsieur B. Il s'agit aussi de déterminer à quel moment l'administration aurait dû remarquer que les conditions de remboursement étaient réunies.

Il résulte sans équivoque des pièces présentées au tribunal que l'Office cantonal des assurances sociales ne pouvait pas ignorer les erreurs de versement. Pis: dès mi-juillet 2011, il

savait que tous les éléments étaient réunis pour un remboursement. C'est ce qui ressort d'une information interne sans ambiguïté.

Et pourtant, malgré cela, l'Office cantonal n'a pas demandé de remboursement durant plus de deux ans et a continué à verser des allocations familiales auxquelles Monsieur B. n'avait pas droit. Il ne doit donc pas faire les frais de cette erreur de l'administration. Le tribunal a donc estimé qu'une très grande partie de la créance ne devait pas être due, puisque Monsieur B. n'a dû rembourser que 6000 fr. sur le total de 37 000 fr.

Ce jugement qui n'a pas été contesté est entré en force et montre que Monsieur B. n'a pas commis d'acte répréhensible. Celui qui agit correctement n'a pas à payer pour les erreurs des autres.

*L'équipe de la protection juridique*

Mesures d'accompagnement: la décision du Conseil fédéral

# Les mesures de protection des salaires doivent être améliorées

**L'USS apprend avec satisfaction que le Conseil fédéral entend renforcer les mesures d'accompagnement. Mais ce n'est pas suffisant.**

Cette reconnaissance du rôle joué par la protection des salaires est importante. En effet, il faut qu'en Suisse on verse des salaires suisses. Mais si elles vont dans la bonne direction, les propositions du gouvernement n'apparaissent pas suffisantes aux yeux de l'USS pour protéger efficacement les salaires.

Le résultat de la votation populaire du 9 février concernant l'initiative de l'UDC sur l'immigration reflète une inquiétude largement répandue au sein de la population concernant les salaires, les conditions de travail et les emplois. C'est pour cela qu'il faut améliorer la protection des salaires. Ce serait également vrai si des contingents devaient être introduits, car, contrairement à ce que beaucoup croient, ces derniers ne sont pas synonymes de plus de protection des salaires. Les expériences faites par le passé avec eux montrent qu'à l'époque, les salaires

étaient insuffisamment protégés, ce qui explique pourquoi de nombreux secteurs ont pu mener alors une politique des bas salaires. Seules des mesures de protection des salaires efficaces et applicables peuvent protéger les salaires et les conditions de travail en Suisse.

### Grosses lacunes actuelles

Aujourd'hui, les mesures d'accompagnement sont très lacunaires. Il est donc juste que le Conseil fédéral veuille durcir les sanctions et faciliter l'extension des conventions collectives de travail (CCT). Avec des sanctions plus dures, on

pourra exercer une pression plus forte sur les patrons adeptes de la sous-enchère. Et en développant l'extension des CCT, on pourra mieux imposer le niveau salarial suisse à l'aide de salaires minimums. Malheureusement, le Conseil fédéral laisse de grandes lacunes béantes. En particulier, il ne sera pas possible d'agir demain contre les entreprises qui ne versent pas de caution, ce qui rendra l'encaissement des amendes infligées difficile. Les choses ne sont en outre pas claires concernant la suspension des travaux ou le blocage de chantiers. Les entre-

prises fautives pourront donc poursuivre sans autre leurs activités, même si elles n'ont pas respecté les conditions minimales de travail. Et une fois qu'elles seront parties, l'application des amendes s'avèrera compliquée. Or, avec la suspension des travaux et le blocage de chantiers, les contrôleurs disposeraient d'un instrument efficace pour contraindre les entreprises qui pratiquent la sous-enchère à verser des salaires suisses. L'USS s'engagera activement pour que ces lacunes de la protection des salaires soient aussi comblées.

Bolivie

# Baisse de l'âge de la retraite

**En Bolivie, la réforme du système de retraite améliore le sort des personnes âgées. Son financement demeure cependant fragile.**

Contrairement à la tendance qui prévaut dans le monde entier, le gouvernement d'Evo Morales a entrepris de profondes réformes pour améliorer les conditions de vie des personnes âgées – tout en abaissant l'âge de la retraite à 58 ans. Dans un pays où l'espérance de vie ne dépasse pas 67 ans, cela n'a rien d'impossible. L'âge limite est même de 55 ans pour les femmes ayant eu trois enfants et plus.

#### Recul de la pauvreté

Une rente minimale, cofinan-

cée par l'Etat, a de plus été introduite. Pour en bénéficier, il faut avoir cotisé durant dix ans au moins à la caisse de pensions. Cette rente est calculée sur la base du revenu et des cotisations versées. Après 20 ans de cotisations, elle se situe entre 130 et 220 francs par mois; pour 35 ans de cotisations (situation très rare), elle varie entre 200 et 400 francs. Celles et ceux qui ne parviennent pas à ce montant touchent désormais un complément de l'Etat. Cette innovation qui augmente leur rente est vitale pour nombre de personnes.

La rente de vieillesse générale, introduite par les gouvernements précédents, n'est pas liée aux cotisations. Le gouvernement du Mouvement vers le socialisme (MAS) a, dans un

pays gouverné par la gauche depuis 2006, fait passer la «renta dignidad», versée à toutes les personnes de plus de 60 ans, de 27 à 35 francs par mois. Pour financer cette réforme des retraites, l'Etat puise pour l'essentiel dans les recettes des exportations de gaz naturel. Mais salariés et employeurs sont également appelés à passer à la caisse: outre les cotisations ordinaires, ils doivent verser une contribution de solidarité, qui augmente avec le revenu.

En Bolivie, la pauvreté ne cesse de reculer. Selon la Commission économique de l'ONU pour l'Amérique latine, la pauvreté relative a diminué de 62,4 à 54% entre 2002 et 2009, et la pauvreté absolue de 37,1 à 31,2%. Cette évolution est surtout due à la bonne

conjoncture économique et à la hausse du prix des matières premières. Elle a aussi été facilitée par les réformes sociales du gouvernement Morales: outre le nouveau système de retraite, l'Etat verse des contributions pour les enfants en âge scolaire et les jeunes mères.

#### Le fléau du travail informel

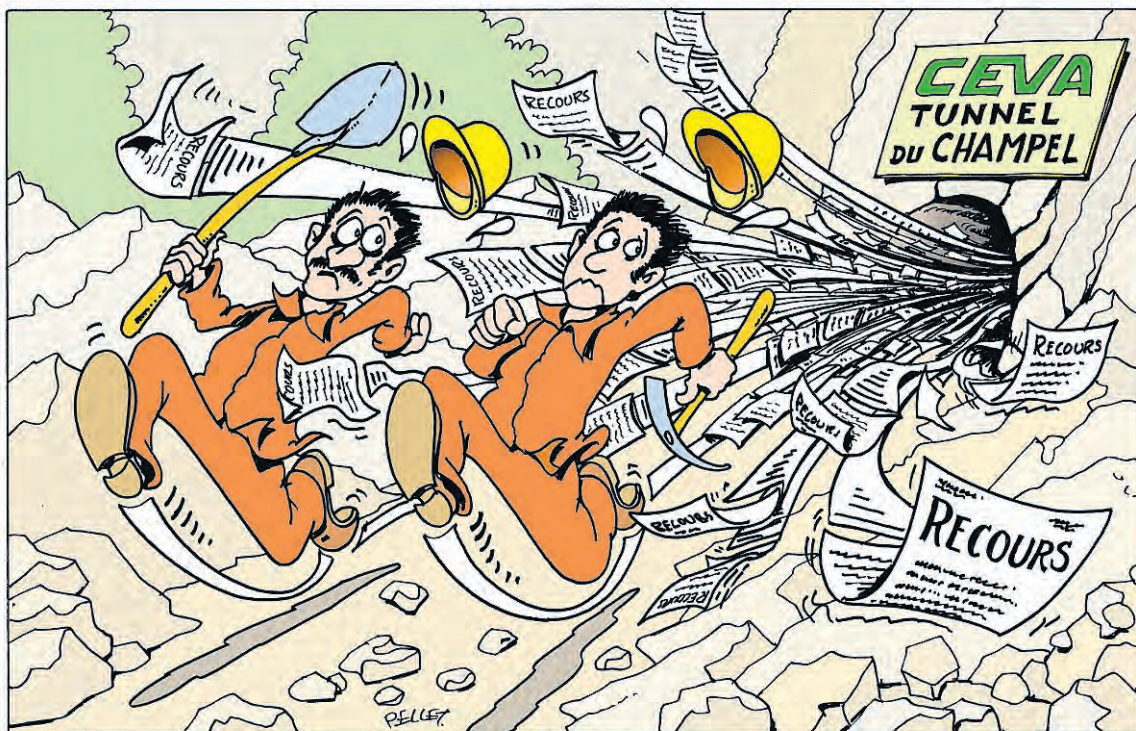
Des questions cruciales restent cependant ouvertes. Seuls 15% de la population active cotisent à la sécurité sociale. C'est peu, comparé aux 45% de la moyenne latino-américaine. Cet écart s'explique par le fait que la grande majorité des Bolivien-ne-s sont des travailleurs informels. Ils ne versent donc pas de cotisations. Or, ces dernières années, le secteur informel a gagné en

importance. Solidar soutient d'ailleurs le dialogue entre gouvernement, employeurs et syndicats, afin de stimuler la création d'emplois avec contrat.

L'avenir des rentes vieillesse en Bolivie n'est pas assuré. Selon les calculs officiels, leur financement est garanti pour une trentaine d'années. C'est trop peu pour les générations à venir. De plus, les personnes n'ayant pas cotisé à la caisse de pension, soit la majorité de la population, ne reçoivent que la «renta dignidad», soit 35 francs par mois. C'est le cas de Maria Elena Quispe: «La renta dignidad ne suffit pas. Sans l'aide de mes enfants, je ne pourrais pas vieillir dignement.»

solidar

PELLET PIOCHE: Le CEVA, une histoire qui dure...



## EN VITESSE

### La spéculation accentue la faim

L'augmentation du prix des denrées alimentaires condamne des millions de personnes à souffrir de la faim dans les pays en voie de développement. C'est pourquoi les œuvres d'entraide SWISSAID et Solidar Suisse soutiennent l'initiative populaire déposée aujourd'hui par la Jeunesse socialiste (JS) contre la spéculation sur les denrées alimentaires.

De nouvelles études montrent que cette spéculation peut accentuer les fortes variations des prix sur le marché des matières premières. De plus, les familles de petits paysans ne profitent généralement pas de cette augmentation des prix, qui devrait théoriquement leur permettre d'obtenir un meilleur revenu, en raison d'un accès au marché inexistant.

comm.

Conditions de travail dans les bus

# Salaires minimaux à 58 300 fr.

**Avec la libéralisation partielle du marché depuis le 1<sup>er</sup> juillet dernier, le personnel des bus était inquiet, craignant un dumping salarial. L'OFT vient d'édicter une directive qui fixe un salaire minimal de 58 300 fr.**

Les mesures de protection des conditions de travail dans la branche des bus étaient attendues comme le messie depuis que les mises au concours des lignes du trafic régional de voyageurs (TRV) sont devenues obligatoires – certes à des conditions bien précises – le 1<sup>er</sup> juillet dernier.

L'Office fédéral des transports (OFT) vient de rendre publique lundi sa directive «Conditions de travail de la branche Bus» avec une entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril dernier. Ainsi, toutes les entreprises de bus actives dans le TRV et/ou dans le trafic local doivent respecter cette directive dès qu'elles demandent l'octroi d'une concession, son renouvellement ou sa modification. Autrement dit, à

moins que l'écart ne soit trop important, les entreprises au bénéfice actuellement d'une concession ne devront pas s'adapter à la directive immédiatement.

## Salaire minimal déjà respecté par 90% des entreprises

Car celle-ci a pour avantage manifeste de protéger les salaires, puisque le point principal est l'instauration d'un salaire initial minimal de 58 300 fr. annuels pour le personnel du transport par bus titulaire d'un permis D, sans expérience professionnelle et dont le temps de travail s'élève à 2100 heures pour un 100%. Pour fixer ce montant et les autres conditions minimales à respecter, l'OFT s'est appuyée sur les conclusions d'une enquête menée par l'Observatoire universitaire de l'emploi de Genève qui a interrogé 261 entreprises de transport du pays (sous-traitants compris): 55% d'entre elles ont répondu aux questions.

Malgré un salaire médian à plus de 64 847 fr., l'OFT a choisi de fixer le salaire minimum à 58 300 fr. Un montant que res-

pectent 90% des employés. L'OFT a opté pour ces 58 300 fr. – et non pour une limite plus proche du salaire médian – car la branche connaît des conditions plutôt correctes dans l'ensemble. Et si tel est le cas, c'est d'abord en raison des conventions collectives de travail que les syndicats – SEV en tête – ont signées.

La directive ne fixe pas seulement un salaire minimal d'entrée, mais aussi des garde-fous en termes d'assurances. Ainsi, en cas d'incapacité de travail à la suite d'une maladie, le personnel touchera au moins 80% de son salaire, durant au moins 720 jours. Le délai de carence en attendant le versement des prestations d'assurance est de 20 jours minimum, laps de temps durant lequel le salaire est dû à 100%.

L'OFT n'a pas établi de limite en termes de jours de vacances ou de congés spéciaux, tout simplement parce que le chercheur n'a pas analysé ces questions.

Vivian Bologna

Barbara Spalinger, vice-présidente SEV

## «L'OFT a tenu compte du travail du SEV»

■ **L'OFT fixe un salaire minimum initial de 58 300 fr. par année pour un conducteur sans expérience avec permis D, pour 2100 heures de travail. Que penses-tu de ce montant?**

Il tient compte de notre travail puisque l'OFT s'est appuyé sur les salaires négociés par le SEV, même s'il s'en est tenu au bas de la fourchette et non au revenu médian.

■ **L'OFT ne se limite pas à édicter un salaire minimum. Il met aussi des garde-fous en ce qui concerne les indemnités en cas de maladie. Est-ce que les conditions d'usage de la branche sont désormais bien définies?**

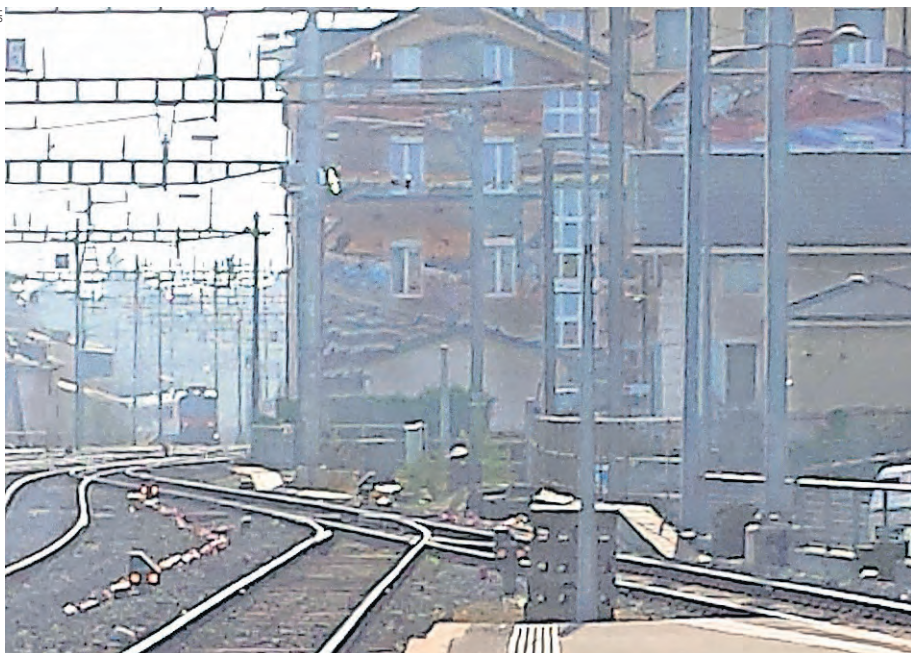
Il va de soi qu'en fixant un salaire minimal et des dispositions en cas de maladie, on

n'est pas encore arrivé à donner un cadre aux «conditions usuelles de la branche». Il manque d'autres balises comme par exemple des systèmes salariaux transparents, des indemnités, ou des jours de vacances qui, dans la branche, sont presque partout plus élevés que ne le prévoit la législation.

■ **Quel rôle le SEV va-t-il jouer à l'avenir?**

A l'avenir aussi, nous veillerons à ce que les conditions de travail que nous avons ancrées dans nos CCT comptent comme conditions usuelles de la branche. Et ce pas seulement dans les bus, mais aussi dans d'autres branches des transports publics, et tout particulièrement dans le transport des marchandises.

## 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° 5: croisement de voies à Chiètres (FR).

Le sort a désigné **Antonio Di Salvatore**, domicilié à Péry et membre de TS Romandie. Il 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](mailto:mystere@sev-online.ch)

#### Sur Internet

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

Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

Dernier délai de réception des réponses: mercredi 9 avril 2014