

Initiative des Alpes

Jon Pult est le nouveau président de l'Initiative des Alpes. Entretien.

Pages 8 et 9



Le SEV a 95 ans

Le SEV est en route vers son centième anniversaire. L'occasion de faire le point sur les événements marquants des années 2010 à 2014.

Pages 10 à 12



Femmes SEV

Succès pour la journée des femmes organisée par Lucie Waser. Pages 14 et 15

Transports publics genevois

En grève pour sauver leurs emplois

Dimitri Stamenoz/Photographymagnum



19 novembre: Vincent Leggiero, le président de la section SEV-TPG, devant les collègues à la Jonction.

Véritable démonstration de force, la grève mise sur pied par le SEV à Genève le 19 novembre dernier, aura-t-elle permis de débloquer la situation? Au moment où nous mettions sous presse mardi, aucune solution n'a été trouvée au conflit portant sur le contrat de prestations et qui prévoit plus de 60 licenciements aux Transports publics genevois, ainsi que des attaques contre les mécanismes salariaux et les

acquis des retraités. Face aux tergiversations de la direction de l'entreprise, de son conseil d'administration et du ministre de tutelle Luc Barthassat, le SEV, Asip et Transfair, à nouveau réunis au sein du front syndical, ont appelé vendredi dernier à un autre jour de grève ce jeudi 4 décembre. Entre-temps, une rencontre entre le conseil d'administration, la direction et le front syndical aura eu lieu mardi

après-midi. En attendant de connaître le résultat de ces pourparlers, *contact.sev* vous propose de revenir largement sur la grève du 19 novembre, véritable moment de solidarité et de lutte. En textes et en images. Pour l'actualité toute fraîche, rendez-vous sur www.sev-online.ch.

Pages 2 à 6

ÉDITO

La grève des TPG, le combat du service public

La démonstration de force du SEV lors de la grève du 19 novembre aux TPG force le respect. D'abord parce qu'elle est un exemple magistral de mobilisation. Mais surtout parce qu'elle témoigne de la volonté des collègues de se battre pour leurs emplois et leurs conditions de travail. Pour leur dignité.

On est donc à des années-lumière d'une grève à la légère. Cette mobilisation était d'autant plus légitime que le dialogue était devenu impossible. Elle aura permis de rouvrir les discussions.

Il ne s'agit ni d'une « Genferei » de plus, ni d'une grève de Français comme ont tenté de la discréditer ses détracteurs. Ces visions réductrices ne sauraient cacher le démantèlement du service public en cours à Genève et ailleurs dans le pays.

Les attaques contre la fonction publique et les secteurs subventionnés sont désormais monnaie courante. Ce sont les seules réponses apportées par les cantons à leurs trous béants, résultats de cadeaux fiscaux pour les plus fortunés. Que ce soit à Genève, à Lucerne ou à Neuchâtel pour ne citer que quelques exemples, les employés du service public, pressés comme des citrons, descendent dans la rue.

Le combat du personnel des TPG, c'est aussi le combat du service public. Un des principaux chevaux de bataille du SEV.

Giorgio Tuti, président SEV

Démonstration de force du SEV le 19 novembre à Genève: aucun des 428 véhicules des TPG n'aura circulé

« Plus ils nous provoquaient,

Moment historique pour le SEV: le mercredi 19 novembre, la section SEV-TPG a réalisé une démonstration de force avec une grève qui fera date. Aucun bus, ni aucun tram n'a circulé sur le réseau.

«Aucun des 428 véhicules des TPG n'est sorti aujourd'hui. Même dans mes rêves les plus fous, je n'aurais pu l'imaginer!» Ces mots de Michel Viriet, membre du comité de la section SEV-TPG, en disent long sur les sentiments qui habitent les collègues des TPG au terme de la journée du 19 novembre. Des mots prononcés devant encore 300 collègues à la Jonction et une bonne centaine d'entre eux reliés par téléphone au Bachet. Des propos qui illustrent à merveille ce que viennent de réaliser ces hommes et ces femmes. Le conseiller d'Etat et les TPG avaient pourtant essayé d'assurer le service minimum, soit un tiers des prestations habituelles aux heures de pointe. Mais non, rien... Un personnel soudé – de toutes les forces syndicales actives aux TPG, ainsi que des non-syndiqués – auront finalement pris part au mouvement. Le président de la section, Vincent Leggiero, n'a pas manqué de le souligner. «Ils ont tout essayé. Plus ils nous provoquaient, plus on se renforçait. On a montré qu'unis nous sommes forts!» Gilbert d'Alessandro, président de la sous-fédération VPT, a constaté «de l'humanité et de la fraternité dans cette manifestation».

Pression sur les jeunes

Une union qui n'allait pourtant pas de soi. ASIP et Transfair étaient opposés à la grève et ont tenté, avec les responsables des TPG, de convaincre les collègues d'aller sur le réseau. A force de persuasion, le SEV est parvenu à faire la démonstration de la pertinence



En soirée, quelque 300 grévistes adoptent une résolution demandant le retrait du contrat de prestations et appelant Luc Barthassat à s'asseoir à la table des négociations.

de la grève: «Le service minimum est une vue de l'esprit pour casser le mouvement, a clamé Vincent Leggiero au départ du Bachet. Il n'y a pas de bon ou de mauvais moment pour faire la grève lorsque la disparition de 131 emplois est une réalité et que les retraites sont attaquées.»

Une centaine de membres en plus pour le SEV

Le contrat de prestation 2015-2018 est au cœur du courroux. Avalisé par la commission des transports du Grand Conseil, le texte passera devant le Grand Conseil ce jeudi 4 décembre. Il prévoit des économies qui toucheront les emplois avec plus de 60 licenciements, avec des attaques aux mécanismes salariaux et aux acquis des retraités qui perçoivent une aide financière pour le paiement des primes de caisse-maladie et abonnement pour le réseau des TPG. Au final, hormis quelques portes qui se sont ouvertes, laissant penser au départ imminent d'un tram, il ne s'est pas trouvé un-e seul-e collègue pour se mettre derrière un vo-

lant, malgré la pression exercée sur les plus jeunes. Une tentative qualifiée d'inadmissible – «ils ne viendraient jamais vers les anciens», a-t-on pu entendre – qui aura poussé ASIP et Transfair à se rallier à la grève en milieu de matinée. Dès les premières heures, le courant de grève que le ministre des Transports Luc Barthassat et ses inféodés n'a eu de cesse de qualifier de mineur est vite apparu comme une évidence. Preuve en est l'absence de tensions. Tout au plus a-t-on pu constater quelques discussions. «Je suis membre de l'ASIP car je suis contrôleur. Je suis le mouvement car l'attaque contre les acquis des retraités est inacceptable», a commenté Serge Lambert. Carmelo Gatto, membre SEV, estime quant à lui que, désormais, «ils sont obligés de tenir compte de l'ampleur de cette grève».

Les collègues genevois n'étaient pas seuls. Outre les organisations genevoises (voir en page 4), d'autres membres SEV, des TL notamment, étaient venus les soutenir. Ils ont aussi pu compter sur une délégation du comité du SEV.

Histoire de rappeler que les coupes budgétaires genevoises rappellent la réalité vécue dans d'autres cantons. «Nous sommes venus des quatre coins du pays. Votre lutte est légitime car ce sont toujours les services publics qui trinquent», a souligné Pascal Fiscalini (ZPV), accompagné du président du comité Andreas Menet (ZPV) et de Peter Käppler (AS).

Au final, la démonstration de force du SEV se traduit en chiffres: près de 100 nouveaux membres en une seule journée. «Je suis orgueilleuse de cette section», s'est exclamée la secrétaire syndicale Valérie Solano. Vers 20 h, une résolution a été votée demandant à Luc Barthassat le retrait du contrat de prestations et l'ouverture de négociations d'ici au 28 novembre et le renoncement à sanctionner financièrement les grévistes. Après cette grève, le SEV a également manifesté le 27 novembre (voir en page 5), histoire de maintenir la pression sur un ministre PDC sorti affaibli de cette grève, n'ayant offert comme réponse au mouvement que des menaces de sanctions.

Vivian Bologna

À LA DER!

Nouvelle grève et pourparlers

■ Alors qu'une rencontre devait avoir lieu vendredi entre les syndicats SEV, ASIP et Transfair d'une part et Luc Barthassat d'autre part, ce dernier a indiqué au dernier moment que la direction et le CA des TPG allaient les informer des dernières démarches... Soit le fait que le CA et la direction ont saisi la Chambre des relations collectives de travail (CRCT) pour régler le différend du service minimum. Le front syndical a donc décidé d'appeler à une nouvelle grève ce jeudi. Entre-temps, une rencontre a eu lieu mardi après notre délai rédactionnel entre les syndicats, le CA et la direction. Ouverture? Les nouvelles fraîches sur www.sev-online.ch

PLUS D'INFOS

Retrouvez en page 4 l'interview de Barbara Spalinger et en page 6 celle de Giorgio Tuti. Plus de photos sur www.sev-online.ch

plus on se renforçait! »



Eric Rosset

La grève, contrairement aux idées reçues, ce n'est pas une promenade de santé. La gravité des regards en dit long.



Eric Rosset

Un moment de complicité au Bachtet.



Dimitri Semenez/photographyBarnevex

A la Jonction, la rue d'accès est bloquée.

Grève aux TPG

« Le comité SEV-TPG est crédible et authentique »

Vice-présidente du SEV, Barbara Spalinger évoque sans détours ce qu'elle a ressenti durant la grève, elle qui a suivi le mouvement dès la mise en place des piquets de grève. Entretien.

■ **Barbara Spalinger, tu étais parmi les grévistes au dépôt du Bachet. Quel regard portes-tu sur cette grève?**

J'ai été extrêmement impressionnée par ce que ces hommes et ces femmes ont réalisé. L'organisation était parfaite et la section a travaillé de manière sérieuse. Il n'y avait pas de nervosité. A aucun moment, nos membres n'ont haussé le ton envers qui que ce soit. Ceux qui ont choisi de faire grève ont fait ce choix en leur âme et conscience. Cela montre que le travail d'information réalisé par la section était exceptionnel. La détermination de nos collègues a aussi eu un



Vice-présidente en action, Barbara Spalinger accroche la banderole dans le dépôt du Bachet.

effet sur les indécis qui ont vu que la très grande majorité des conducteurs et conductrices et les collègues du technique n'allaient pas travailler ce jour-là.

■ **D'après toi, à quoi est dû l'excellent travail de la section SEV-TPG?**

C'est le fruit d'un long travail. Si cette action est si active,

c'est notamment dû au fait que les membres du comité fonctionnent très bien ensemble. Ce travail sur la durée donne de la crédibilité au comité à qui les membres font confiance. Mais ce n'est pas tout. Il y a de l'authenticité dans ce comité. Ils sont convaincus de leurs positions. Ils se battent pour de bonnes conditions de travail et salariales aux TPG. Ils

agissent en fonction de ces convictions. Il n'y a pas de doute là-dessus. Autre élément fondamental: ils agissent sur mandat des membres et s'y tiennent.

■ **Dès les premières heures du matin, et même les jours précédant la grève, le SEV a été traité de syndicat minoritaire. Le 19, le ministre**

des Transports Luc Barthassat appelait à sanctionner pénalement les grévistes. Que penses-tu de cette attitude?

Le jour de la grève, si Luc Barthassat était venu dans les dépôts, il aurait vu qu'il n'y avait pas de petit groupe d'extrémistes mettant la pression sur les collègues. C'est l'effet de groupe qui a joué son rôle. C'est la mobilisation qui a donné un signal. Faire la grève, ce n'est pas timbrer et rentrer chez soi. Faire la grève, c'est timbrer et être là, ensemble, pour afficher son opinion et défendre ce en quoi on croit. La tentative de criminalisation du mouvement était maladroite. D'ailleurs, la prétendue obstruction des grévistes que Luc Barthassat dénonçait à la radio le matin a même été démentie par la direction en milieu de journée. Ce discours sans fondement a eu l'effet inverse et la vérité a éclaté au grand jour, discréditant le ministre.

Vivian Bologna

« Le Conseil d'Etat s'attaque à l'os! »

Le combat du SEV a été appuyé par diverses organisations de quartier, de défense de la mobilité douce, par des partis, le cartel intersyndical de la fonction publique, par d'autres syndicats et des collectifs d'usagers dès le matin tôt: « Ça fait du bien de vous voir mobilisés contre ce Conseil d'Etat qui prend aux plus pauvres pour donner aux plus riches », a insisté Christian Antonietti, président de l'Union du personnel du corps de police (UPCP). La députée socialiste genevoise Salima Moyard lui a emboîté le pas: « Je suis fière de votre solidarité. » Manuela Cattani, présidente de la Communauté genevoise d'action syndicale et secrétaire générale du SIT a renchérit: « Soyons scandalisés qu'un Conseil d'Etat prévoie des licenciements. C'est du jamais vu! » Quant à Alessandro Pelizzari, secrétaire régional d'Unia, il a dénoncé « les dérives xénophobes qui tentent de discréditer le mouvement en accusant de manière ignoble les collègues frontaliers ». Pour Thibault Schneeberger, de SolidaritéS, « l'initiative de l'avo de demandant la baisse des tarifs n'est qu'un prétexte pour justifier ces coupes. Non à ce contrat de prestation alors que la population est attachée au développement des transports publics. » Présidente des Verts, Lisa Mazzone a félicité les collègues qui ont fait grève « pour faire pression sur les élus qui sont face à leurs responsabilités ». Le député et vice-président du PS genevois, Romain de Sainte-Marie, a fustigé un Conseil d'Etat qui se tire une balle dans le pied alors que le CEVA est en point de mire: « Les employés des TPG souffrent déjà. Il n'y a plus de gras. Le Conseil d'Etat s'attaque à l'os. »



Manifestation du 27 novembre

Touche pas à mes TPG!

Près de 400 manifestants ont remis la compresse jeudi 27 novembre à Genève. Histoire de montrer qu'ils sont toujours là, toujours aussi déterminés!

Le flyer distribué en masse avec le logo «Touche pas à mes TPG» l'explique bien: les collègues TPG se battent pour leurs postes de travail mais aussi pour les usagers des transports publics.

Après la grève du 19 novembre, la section sev-tpg a décidé de mener une nouvelle manifestation, à nouveau très suivie. Le mouvement de protestation ne faiblit pas, bien au contraire: tout est mis en œuvre pour montrer l'attachement à l'entreprise et à la mobilité en général à Genève. Et nombreux sont ceux qui se joignent au mouvement et déclarent spontanément leur solidarité avec les employés TPG.

«Tous ensemble, tous ensemble» n'est pas qu'un slogan...

«Barthassat, t'es foutu, les TPG sont dans la rue»

Le défilé, parti de la Jonction, s'est terminé à l'Hôtel-de-Ville où toute une série d'orateurs ont pris la parole pour soutenir les revendications de la section sev-tpg. Les manifestants ont profité pour siffler le ministre des Transports Luc Barthassat, très controversé dans cette affaire. **Texte et photos: Hes**



400 personnes dans la rue, pour aller manifester leur désaccord à Luc Barthassat.



Drapeaux SEV en nombre, une nouvelle fois en ville de Genève.



INFO

La problématique des sous-traitants TPG: un vaste sujet

Pierre Delias a repris les rênes il y a quelques mois et est désormais le délégué syndical des employés de RATP Dev Suisse, un des sous-traitants des TPG à Genève. Agé de 29 ans, il habite à côté d'Annecy et conduit les bus depuis deux ans à Genève, pour le compte de la RATP. Il souligne toutefois que son employeur refuse de reconnaître son statut de délégué syndical. Les revendications des employés RATP? Avoir les mêmes conditions de travail et conditions salariales que les employés TPG, puisque le travail effectué est exactement le même. Ils viennent d'obtenir la semaine de cinq jours et «il faudra attendre quelques mois pour voir si les



Pierre Delias (3^e personne depuis la gauche), aux côtés de Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV, au départ de la manifestation du 27 novembre.

choses s'améliorent». «Jusqu'à présent, les plannings étaient très durs. Je trouve que cela devrait être davantage surveillé: on laisse quand même des conducteurs exténués conduire avec des passagers derrière. C'est parfois dangereux», explique Pierre Delias. «On donne nos

préférences quant à faire des matins ou des soirs, etc. mais au final ça ne donne pas du tout ce qu'on avait donné! En gros, on demande quelque chose et on reçoit le contraire! Et quand l'entreprise lâche un peu, c'est souvent pour mieux reprendre derrière.». Il continue: «Leur leitmotiv?

Personne n'est indispensable. On vous remplacera facilement, il y en a plein qui attendent au portillon.» L'idéal pour Pierre serait bien sûr qu'il n'y ait plus de sous-traitance et que tous les employés soient logés à la même enseigne: «Avec les salaires octroyés par RATP, on travaille en Suisse, mais on ne peut pas y vivre. La sous-traitance, c'est clairement la méthode pour faire des économies. Si on passait le pourcentage de lignes sous-traitées à 20% (au lieu des 10% actuels) comme le demande le PLR, cela engendrerait encore davantage de concurrence pour avoir les lignes et les entreprises casseraient encore plus les prix, au détriment bien sûr des

employés.» Ce qui gêne le plus Pierre Delias? «L'injustice bien sûr! Le fait qu'on soit frontalier ne justifie pas qu'on gagne moins alors qu'on fournit exactement le même travail. Notre région est devenue chère, surtout au niveau immobilier, et cela notamment en raison de la proximité avec Genève.» Pierre Delias a manifesté son soutien à la section TPG en suivant le cortège de la manifestation. Suivre les mesures de lutte des collègues des TPG n'est pourtant pas évident pour les employés des entreprises sous-traitées, bénéficiant d'encore moins de compréhension de la part de leur employeur...

Henriette Schaffter

Giorgio Tuti derrière les manifestants

Soutien total aux manifestants

Giorgio Tuti, président SEV, a voulu montrer son soutien à la section sev-tpg en participant à la manifestation du 27 novembre à Genève. Pour lui, bien sûr, les mesures de lutte actuelles ne sont pas une « genevoiserie », mais suivent une pure logique syndicale, commune à tout le SEV.



Giorgio Tuti devant l'hôtel de ville.

■ Le SEV n'est pas habitué à faire la grève. Quel est l'impact de la grève aux TPG sur le syndicat ?

Giorgio Tuti: Ce n'est pas vrai qu'il n'est pas habitué. Il y a toujours eu des conflits et des batailles pour lutter pour de meilleures conditions de travail ou contre des péjorations menaçantes. Le SEV n'utilise pas la grève à chaque fois, c'est vrai. La grève est le moyen de dernier recours, on

commence toujours par les discussions. Mais ensuite, s'il faut passer par la grève, on y va! Avec cette façon d'agir, on a obtenu beaucoup de choses. On sait que si on fait la grève, ça va réussir, là où les moyens mis en œuvre auparavant ont échoué. L'impact sur le SEV? C'est un immense élan de solidarité, un soutien total et una-

nime de la part du syndicat. C'est vrai que le SEV n'est pas un syndicat qui cherche la lutte à tout prix, le but étant le résultat final! Et donc, si on n'arrive pas à obtenir un résultat autrement, on finit par faire la grève. Et comme on est connu pour ne pas faire grève à tout bout de champ, notre crédibilité est très élevée.

■ **Vue de Suisse alémanique, cette grève peut-elle être perçue comme une « Genferi » de plus?**

Les Suisses alémaniques comprennent très bien la démarche à Genève et soutiennent le fait de faire une grève après avoir tout essayé. Ce n'est pas rien ce qui se passe actuellement à Genève, ce n'est pas une « Genferi ». Ça suit plutôt une pure logique syndicale commune à tout le SEV. Et la solidarité qui émane vient de l'interne bien sûr, mais aussi des autres syndicats, même au niveau européen.

■ **En tant que président, quel regard portes-tu sur le tra-**

vail de la section sev-tpg?

Le travail effectué est reconnu et percutant, sinon il n'y aurait pas eu une pareille augmentation de membres ces derniers temps! La base s'organise elle-même aux TPG, c'est ça le principe même du syndicalisme. C'est un fantastique travail qu'ils accomplissent. Mais n'oublions pas les secrétaires syndicaux basés à Genève et Lausanne, qui font également un travail remarquable à leurs côtés.

Hes/vbo



On marche tous ensemble au SEV.

Salaires 2015 et 2016 du personnel CFF

Des cotisations pour garantir le niveau des rentes

Les CFF et les syndicats ont négocié les salaires des employés CFF pour les années 2015 et 2016. Le résultat comprend aussi des mesures pour assurer les rentes.

La communauté de négociations, menée par le SEV, a négocié les salaires avec les CFF directement pour deux ans. L'accord prévoit 0,5% de la masse salariale pour les évolutions individuelles de salaire en 2015. Encore 0,25% de plus sera utilisé pour payer des

primes aux personnes ayant fourni des prestations au-dessus de la moyenne. En 2016, 0,8% sera à disposition pour les augmentations individuelles de salaire et 0,4% pour les primes.

D'avantage d'argent pour la cp

Les mesures salariales 2015 et 2016 sont assorties de mesures qui visent à stabiliser la caisse de pension CFF. Des réserves de fluctuations manquantes, des taux bas et donc des recettes moindres que prévues, tout ça accompagné d'une espérance de vie croissante oblige la caisse de pension des CFF, tout comme

les autres caisses, à prendre les choses en main pour assurer le financement à long terme. Les CFF et les partenaires sociaux souhaitent éviter que les mesures de stabilisation entraînent des baisses de prestations pour les assurés. C'est pourquoi les cotisations d'épargne à la prévoyance professionnelle augmenteront en 2016. Les CFF prendront en charge la moitié de cette augmentation à hauteur d'environ 1% du salaire, tandis que l'autre moitié devra être prise en charge par les collaborateurs.

D'autres négociations en route

L'augmentation des cotisations d'épargne aura surtout de l'effet auprès des jeunes assurés. Pour les assurés proches de la retraite, des mesures supplémentaires sont toutefois nécessaires pour maintenir le niveau des rentes. Un versement unique de plusieurs centaines de millions de francs est prévu de la part des CFF. Les CFF et les syndicats vont négocier normalement jusqu'à la fin du premier semestre 2015, pour déterminer à quel degré le personnel devra participer à ces mesures.

pmo/Hes

EN BREF

La meilleure caisse de pensions de Suisse!

■ Pour la seconde fois (après 2010), la CP CFF a reçu le titre de meilleure caisse de pension de Suisse par la publication «Investment & Pension Europe». Le directeur, Markus Hübscher, voit en cette distinction une confirmation de sa politique d'investissements.

L'USS à propos de la réforme de la prévoyance vieillesse 2020

Au Parlement d'améliorer le projet

L'Union syndicale suisse (USS) salue le fait que le Conseil fédéral confirme vouloir s'attaquer globalement à la réforme de la prévoyance vieillesse. S'y attaquer à travers plusieurs réformes n'aurait politiquement aucune chance, comme le passé nous l'a montré.

C'est pourquoi il s'agit maintenant d'entamer le processus de réforme de toute la prévoyance vieillesse. Le Parlement fédéral doit cependant fortement améliorer le projet: la réforme doit prendre en considération le niveau actuellement insuffisant des rentes. L'AVS doit être renforcée, pas affaiblie. En outre, le Parlement ne doit pas réduire la prévoyance professionnelle obligatoire.

Pour les personnes à bas ou moyens revenus, en particulier pour de nombreuses femmes,



l'actuel niveau des rentes n'est pas suffisant. Le mandat constitutionnel, selon lequel les rentes des 1^{er} et 2^e piliers doivent permettre de «maintenir de manière appropriée son niveau de vie antérieur», n'a jamais été rempli à ce jour. De plus, les rentes AVS sont toujours plus à la traîne des salaires réels. Les gens à bas et moyens revenus sont les principaux bénéficiaires de l'AVS, grâce à son financement social. L'USS ne comprend par

conséquent pas pourquoi le Conseil fédéral ne reprend en rien cette revendication que formule l'initiative populaire «AVSplus».

En lieu et place «Prévoyance vieillesse 2020» fait toute une série de propositions qui entraîneront une dégradation des prestations de l'AVS. L'USS rejette le relèvement à 65 ans de l'âge de la retraite des femmes parce qu'il ne tient pas compte de la situation des femmes de plus de 60 ans. De plus, le

marché du travail n'est déjà pas capable aujourd'hui d'offrir suffisamment d'emplois aux femmes, ni aux hommes. C'est pourquoi aucun relèvement général de l'âge de la retraite ne sera accepté.

L'USS soutient la hausse de la TVA en faveur de l'AVS, car, en raison des classes d'âge à forte natalité qui prendront leur retraite ces prochaines années, l'AVS aura besoin d'un financement additionnel pour la prochaine décennie. Par con-

sement, on ne saurait admettre que la Confédération se retire partiellement du financement de l'AVS (redéfinition du financement de l'AVS par la Confédération). Il n'est pas non plus question qu'avec le «mécanisme d'intervention» prévu, on suspende l'adaptation des rentes au renchérissement et à l'évolution des salaires. Il faut empêcher pareille razzia sur les porte-monnaie des retraité(e)s.

En outre, l'USS rejette l'affaiblissement des rentes déjà basses de la prévoyance professionnelle obligatoire. La baisse radicale proposée du taux de conversion minimal à 6% n'est pas réaliste, car le peuple a déjà sèchement refusé une baisse plus modeste à 6,4%. Et les mesures prévues pour maintenir le niveau des prestations seront très chères pour les bas revenus et elles diminueront leurs budgets pendant leur vie active. **uss**

Satisfaction du personnel aux CFF

Meilleure grâce au partenariat social

La satisfaction du personnel aux CFF a de nouveau augmenté. Le SEV s'en réjouit car elle est aussi l'expression de bonnes conditions de travail.

Cette amélioration est le résultat d'un bon partenariat social. Mais les CFF ne doivent pas s'endormir sur leurs lauriers. Pendant de longues années, la satisfaction a été particulièrement mauvaise aux CFF. Ces dernières années, les résultats se sont améliorés, et aujourd'hui ils sont au moins au niveau usuel dans la branche. Les

CFF signalent une satisfaction générale de 66 points (sur 100), soit 4 de plus que lors du dernier sondage d'il y a deux ans. Cette évolution n'est pas inattendue: «Grâce à des échanges intensifs entre l'entreprise et le syndicat, les relations se sont sensiblement stabilisées parce que la direction des CFF prend aujourd'hui nos interventions au sérieux», déclare le vice-président responsable du dossier CFF, Manuel Avallone.

Les très mauvais résultats obtenus par les deux niveaux les plus élevés de la direction sont frappants: la direction du groupe obtient 52 points et celle des divisions 55 points. La direc-

tion n'a donc toujours pas réussi à rétablir la confiance nécessaire avec le personnel de la base. Les chiffres dans la division Infrastructure ne sont pas surprenants, la pression due aux lacunes organisationnelles qui sévissent dans ce secteur fait régner l'insécurité en permanence. La stabilité et la fiabilité manquent.

Chez CFF Cargo, l'atmosphère s'est nettement améliorée. La confiance en la direction du groupe a fait un bond, passant de 44 à 56 points. Cela montre que le succès économique a aussi un impact sur le personnel. Mais ce succès a été chèrement acquis: des milliers

de postes de travail ont été supprimés afin de pouvoir sortir des chiffres rouges. Nous ne connaissons pas encore les évaluations des niveaux inférieurs, donc pas non plus la répartition selon les groupes professionnels. Pour l'avenir, les CFF ne doivent pas se contenter de ces résultats. «La direction prise est la bonne, mais il s'agit maintenant de consolider ce qui a été obtenu», souligne Manuel Avallone, et d'ajouter: «La nouvelle CCT est aussi le signe d'un partenariat social intact; nous sommes prêts à poursuivre dans ce sens.» **pmo/mj**

CCT TI-LEB

Les négociations pour le renouvellement de la CCT ti-LEB ont repris le 26 novembre. Conformément au mandat confié par les membres du SEV, la délégation de négociation a transmis à la direction le refus d'entrée en matière sur un système salarial au mérite. La direction a pris acte de la détermination du SEV tout en insistant sur la cohérence de son système salarial. Les délégations évoluent sur le fil du rasoir et sont conscientes d'un possible échec des négociations. Elles ont décidé de poursuivre les pourparlers les 8 et 9 décembre. Chaque délégation s'est engagée à réfléchir à des alternatives au système voulu par la direction. **vbo**

contact.sev a rencontré le nouveau président de l'Initiative des Alpes



On doit exporter l'Initiative des Alpes

Depuis le mois de mai, l'association de l'Initiative des Alpes a un nouveau président en la personne du Grison Jon Pult. Agé de seulement 30 ans, il a déjà une brillante carrière politique à son actif et des idées très claires.

■ Jon Pult, d'où vient votre intérêt pour la politique?

J'ai toujours eu beaucoup d'intérêt pour tout ce qui concerne l'histoire, la société et la politique. Quand j'avais 20 ans, deux amis ont fondé la jeunesse socialiste des Grisons, à laquelle j'ai adhéré, au début d'abord par sympathie et solidarité envers eux. Ensuite, j'y ai pris goût et j'ai été élu au Conseil municipal de Coire, puis à la présidence du PS cantonal,

et enfin au Grand Conseil, avant de reprendre la présidence de l'Initiative des Alpes cette année.

■ Une carrière pour le moins rapide...

Je n'en ai pas forcément le mérite. A Coire, la gauche est minoritaire. Elle n'en est pas moins très forte et tant le parti que son électorat sont très bienveillants à l'égard d'un jeune. Ça a sans aucun doute facilité mon parcours. Le plus dur mais aussi le plus stimulant fut de gagner la considération et l'autorité au sein des institutions où j'ai été élu.

■ Et comment êtes-vous arrivé à l'Initiative des Alpes?

La problématique m'a toujours intéressé: un de mes premiers souvenirs de politique suisse concerne l'émission d'«Arena»

■ Et maintenant, vous en êtes même le président...

C'est Fabio Pedrina qui m'a demandé si je souhaitais lui succéder. Le fait d'avoir un président originaire d'un canton alpin donne du crédit à l'association et ce défi m'a attiré.

■ En tant que Grison, vous pourriez avoir un regard particulier sur le trafic de transit.

Oui, même si c'est dans des proportions inférieures aux situations du Tessin et d'Uri, le trafic de transit est aussi un problème pour les Grisons. Je le remarque en parlant avec les habitants des communes de l'axe du San Bernardino. C'est vrai que le débat sur le 2^e tube au Gothard nous met dans une situation compliquée en raison de la crainte de voir le trafic dévié sur l'A13 durant la

fermeture du Gothard nécessaire à son assainissement. Mais c'est justement pour cette raison qu'il faut se battre, en tant que Grisons aussi. Nous devons rappeler à la population l'idée de base de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes: réduire le trafic poids lourds de transit sur tous les axes alpins, et donc aussi sur le San Bernardino. Je suis aussi convaincu

■ Un thème d'une actualité brûlante... Comment progresse la récolte des signatures contre le doublement du Gothard?

Très bien. Nous avons dépassé les 40 000 signatures et je suis confiant que nous aurons réuni d'ici les fêtes de fin d'année les 60 000 paraphes pour déposer sereinement notre référendum.

■ Les défenseurs du doublement misent énormément sur la question de la sécurité, revenue sur la table après le choc frontal entre un autobus et un camping-car le 16 novembre. Que répondez-vous?

Le 2^e tube n'augmentera pas la sécurité sur l'axe du Gothard. Il ne faut pas se bercer d'illusions. Une fois que les deux tunnels existeront, il y aura des pressions énormes et les quatre voies seront ouvertes à la circulation avec, en conséquence, une hausse du trafic, en particulier du trafic poids lourds, et donc une augmentation du danger sur l'ensemble de l'axe. La vraie solution pour rendre le tunnel plus sûr consiste à transférer le trafic poids lourds sur le rail. Mais il faut tenir compte

d'autres éléments.

■ Lesquels?

De prime abord, le doublement et la séparation physique des voies de circulation apparaissent comme une solution rassurante. Il faut néanmoins tenir compte du fait qu'elle ne sera opérationnelle que vers 2030, lorsque presque tous les véhicules seront équipés d'instruments permettant d'éviter les collisions frontales, dont disposent déjà les nouveaux véhicules d'aujourd'hui. Assainir le tunnel actuel sans attendre la réalisation d'un second tube permettrait au contraire de l'équiper d'astuces techniques, comme les barrières abaissables qui peuvent garantir davantage de sécurité en des laps de temps plus courts. Selon moi, il s'agit d'une question fondamentale: au lieu d'augmenter la capacité, il faut améliorer la sécurité des infrastructures existantes.

■ Assainir le tunnel autoroutier sans doublement nécessite cependant d'avoir au préalable la capacité de transfert, y compris les terminaux de transbordement, ce qui pose certains problèmes.

Je suis certain qu'il est possible de trouver des solutions praticables pour les terminaux. Du reste, la Confédéra-

BIO

Jon Pult est né en 1984 à Scuol, de père originaire d'Engadine et de mère italienne. Enfant, il a passé quelques années à Milan où son père enseignait. De retour dans les Grisons, il a effectué une maturité bilingue allemand/italien. Il parle correctement le romanche. Il a étudié l'histoire économique et sociale à Zurich et obtenu sa licence grâce à un mémoire sur les chemins de fer rhétiques. Sa carrière politique débute en 2005 avec son élection au Conseil municipal de Coire, où il vit encore actuellement. En 2009, il a accédé à la présidence du PS grison et en 2010 au Grand Conseil. Il est membre de la Commission de gestion. Son temps libre, il le consacre à la lecture, au cinéma ou le passe à regarder des matches de foot.

«Le second tube n'augmentera pas la sécurité sur l'axe du Gothard.»

Jon Pult, président de l'Initiative des Alpes

dédiée à l'initiative, défendue par Andrea Hämmerle et le président de l'exécutif uranais Hansruedi Stadler contre le conseiller fédéral Adolf Ogi. J'avais dix ans, mais ce débat m'a passionné et depuis je suis toute la politique liée aux transports et aux infrastructures. J'ai donc adhéré à l'Initiative des Alpes et suis entré au comité.



La politique des transports est un thème d'une actualité brûlante: Jon Pult au bûcher des Alpes de 2012 au château de Mesocco.

tion a décidé de soutenir la réalisation d'un terminal au nord de Milan. C'est le chemin qu'il faut prendre, car il représente une solution à long terme au problème des transports. L'assainissement du tunnel du Gothard doit aussi être utilisé dans ce but.

■ **Pouvez-vous préciser?**

Cette période de fermeture du tunnel doit être utile pour imposer la politique de transfert de la route au rail, qui pourra aussi bénéficier, avec AlpTransit, aussi de la ligne de base du Gothard.

■ **Ne pensez-vous pas que la productivité en hausse des chemins de fer, réalisée aussi grâce à AlpTransit,**

«Le transport public est un service public et il doit le rester.»

pourrait suffire à appliquer la politique de transfert?

Il ne faut pas oublier les difficultés que cette politique a rencontrées, découlant de l'expansion du transport routier. Inverser la tendance, en

s'appuyant sur des considérations de durabilité, reste donc difficile. Augmenter les infrastructures autoroutières au Gothard serait donc inévitablement interprété comme un affaiblissement de la politique suisse de transfert, que le peuple a toujours souhaitée. Ce serait un signal très négatif au niveau international et c'est pour cette raison que l'Initiative des Alpes et tous ses alliés se battent contre le 2^e tube.

■ **Changeons de sujet: quelles sont vos ambitions politiques?**

J'ai été candidat au Conseil national et le PS grison a presque décroché un 2^e siège que j'aurais occupé. Je pense

me représenter l'an prochain, mais la situation reste difficile. Même si j'aimerais siéger un jour au Parlement national, je suis satisfait des mandats actuels au canton et en tant que président de l'Initiative

des Alpes. La priorité de l'association est certainement le référendum, mais par la suite, il s'agira de réfléchir aux possibilités d'amener notre vision de la politique des transports aux niveaux national et international.

■ **Sur le plan international justement, il semblerait que la relance du transport ferroviaire doit passer par sa libéralisation et sa déréglementation. Une tendance préoccupante, si l'on observe ce qui s'est passé sur la route.**

Il s'agit d'une vraie préoccupation, justifiée. La prochaine bataille politique, qui s'annonce très dure, est celle sur le transport marchandises, qui va dans cette direction. Je la considère dangereuse dans le cadre d'une vision globale et durable des transports, sans parler des conditions de travail. L'Initiative des Alpes a toujours défendu une politique des transports qui, outre qu'elle défende l'efficacité économique et entrepreneuriale, soit correcte du point de

vue des conditions de travail, évitant le dumping.

■ **Comment s'opposer à cette spirale de baisse des coûts dans les transports?**

Il y a des tendances qui doivent nous inquiéter, aussi dans les transports de personnes en Europe: l'avion devient de plus en plus économique et le bus est en train de s'affirmer, au détriment de la mobilité en train qui est la meilleure d'un point de vue environnemental, et probablement aussi social. En politique, il faut en permanence essayer de réorienter les choses dans la bonne direction et je pense que toutes les forces écologistes et sociales devraient joindre leurs efforts pour réorienter la mobilité en fonction d'autres paramètres prochaines années. Le tout au-delà des frontières de notre pays.

■ **En attendant, comme vous le soulevez, les parcours en bus augmentent et font justement de la concurrence au rail.**

De prime abord, cela ressemble à une évolution avantageuse pour les consommateurs, mais il suffit d'analyser un petit instant le phénomène pour comprendre qu'il se fonde sur une concurrence au rabais et, sur le long terme, sur du dumping. C'est donc un problème.

■ **Certains souhaiteraient pourtant des services semblables en Suisse...**

Je ne crois pas qu'ils puissent avoir beaucoup de succès. Les investissements dans les infrastructures et la qualité des services nous permettent d'avoir un réseau efficace et bien développé. S'y ajoute un élément culturel important: la grande majorité de la population préfère voyager en train. Nous nous devons de défendre cette situation, en développant des incitations qui aident le rail et non le système des bus. Le transport public est un service public et il doit le rester.

Pietro Gianolli/vbo

Le SEV a 95 ans

«*Nous devons continuer à nous renforcer en tant qu'organisation et rester ouverts à des collaborations syndicales plus étroites avec nos syndicats frères afin de promouvoir et soutenir le service public.*»

Giorgio Tuti



Tout droit vers le 100^e anniversaire

Le 30 novembre, le SEV a fêté ses 95 ans plutôt discrètement. Il a vu le jour à Berne suite à la fusion des associations professionnelles de cheminots de l'époque. Par contre, on peut le dire aujourd'hui déjà: dans cinq ans, on va faire la fête!

Il y a cinq ans, pour son nonantième anniversaire, le SEV avait déployé sur la Place fédérale le «trou dans les caisses de pensions». L'action s'adressait aux parlementaires du National qui devaient rendre leur décision sur la contribution fédérale versée à la Caisse de pensions CFF. Leur décision fut positive mais le thème des caisses de pensions restera au centre des préoccupations du SEV durant les années suivantes.

Lors de la grande manif du 21 septembre 2013, le SEV s'est de nouveau mobilisé à ce sujet. Il s'agissait alors de contrer les «rentes volatiles» et une fois de plus, le SEV a eu du succès. Tout le monde savait cependant que, durant les cinq années suivantes, la prévoyance vieillesse constituerait toujours un thème important. Ceci parce que

d'une part, l'initiative AVSplus allait passer en votation et le programme du conseiller fédéral Alain Berset sur la Prévoyance 2020 était au centre des débats parlementaires et d'autre part, la stabilité financière des caisses de pensions était constamment remise en question. Le SEV devait dès lors s'en tenir à sa ligne de conduite: pas question d'accepter des réductions de rentes!

Le SEV s'est naturellement aussi concentré sur la politique contractuelle tout au long de ces cinq années. Durant ce temps, la CCT CFF et CFF Cargo a été renégociée deux fois. Alors que le résultat 2011 avec le nouveau système salarial Toco fut accepté avec un sentiment mitigé, des procédures ayant cours aujourd'hui encore, cette année nous avons réussi à obtenir un résultat qui

a été bien accepté par notre base. Avec l'augmentation de l'indemnité du dimanche, l'amélioration de la progression salariale et avant tout, les modèles de retraite, des revendications centrales de la base ont été entendues. Le SEV a effectué pour la première fois avant les négociations une enquête auprès des membres concernés afin de connaître leurs vœux.

2010: marche mondiale



Le SEV a répondu présent à l'appel de la « Marche mondiale des femmes », le 13 mars 2010. Des hommes et des femmes du SEV ont rallié la place Fédérale ce jour-là et demandé la fin de la précarité et de la violence.

2011: les jeunes en action



Pour la première fois, le Congrès du SEV ne dure qu'une journée. Les jeunes, déguisés en hockeyeurs, ils demandent une CCT pour les apprentis de l'électricité et à signer la pétition en circulation.

aire

L'inventaire des CCT du SEV est en constante augmentation. Depuis 2010, mentionnons en particulier la CCT cadre des Remontées mécaniques bernoises et la CCT pour les bus de la ville de Coire et d'Engadine. Une convention collective essentielle manque cependant toujours: il s'agit de la CCT cadre pour le trafic marchandises. Cela va changer durant les prochaines années car, plus ou moins

simultanément au centenaire du SEV, on pourra franchir le Gothard par le tunnel de base et le Ceneri aussi, puisqu'ils seront alors ouverts au trafic. Les répercussions en particulier sur le personnel des locs engagé sur les trains marchandises vont préoccuper le SEV d'ici là. La politique suisse des transports reste fidèle aux transports publics dans l'ensemble, cela a été constaté en particulier en février dernier lors de la votation sur FAIF. Le changement de Moritz Leuenberger à Doris Leut-

hard à la tête du DETEC à l'automne 2010 a eu des répercussions évidentes: depuis, les objectifs de libéralisation sont beaucoup plus visibles et le lobby routier reçoit plus d'attention. Avec son changement d'opinion concernant le deuxième tube au Gothard, la conseillère fédérale a ouvert la voie pour la décision à ce sujet. Actuellement, la récolte de signatures pour le référendum est en cours (lire l'interview de Jon Pult en pages 8/9). Cette votation va montrer si le peuple veut assurer ou non la protection des Alpes.

En politique sociale les présages sont plus sombres. Avec la croissance démographique, l'immigration grandissante et le vieillissement de la population, une manière de penser centrée sur le rendement et les finances s'est développée ces dernières années et on a un peu oublié le bien-être du peuple. L'initiative sur les salaires minimums a été rejetée tout comme un nouvel essai de caisse-maladie unique. Avec l'initiative populaire AVSplus, à laquelle les membres SEV ont contribué avec plus de 20 000 signatures, les syndicats ont lancé une nouvelle offensive afin de donner à la prévoyance vieillesse une meilleure stabilité. Mais l'ombre au tableau reste la dominance de la droite en matière de politique d'exclusion, avec en point culminant l'acceptation de l'initiative contre l'immigration de masse.

Dans cette perspective, l'avenir de la politique européenne est incertain et le paquet ferroviaire est au centre des préoccupations pour le SEV. Ce paquet européen porte en effet bien plus le virus de la libéralisation que la politique suisse.

Peter Moor/mv

Interview de Giorgio Tuti en page 12

Trois campagnes

Strafbare Handlungen (Beschimpfungen, Drohungen und Tätlichkeiten) gegen das Fahrpersonal werden von Amtes wegen durch die Polizei verfolgt. (Personenbeförderungsgesetz Art. 59)



Essa informazione
von SBB, SVP
und den Gewerkschaften
und den Eisenbahnen
Una informazione
del CPT, de l'UVP et des
Gewerkschaften
Un'informazione dell'UPT,
del CPT e dei sindacati
del personale del trasporto

Tout individu auteur d'agressions verbales ou physiques à l'encontre du personnel de conduite fera l'objet de poursuites judiciaires. (Art. 59 de la loi sur le transport des voyageurs)

I reati (ingiurie, minacce e vie di fatto) commessi nei confronti del personale conducente sono perseguiti d'ufficio dalla polizia. (in base all'art. 59 della Legge sul trasporto viaggiatori)

2010: Action contre les agressions.



2011: «Sans nous» contre la xénophobie.



Négociations CCT 2011: «Le rail, c'est nous!»

LES MOMENTS FORTS DU SEV DE 2010 À 2014

ion au Congrès



unes SEV n'en ont cure. Ils mettent sur pied une action spectaculaire: ogin et invitent les délégués à prendre la balle – le puck – au bond et

2012: le citron BLS est pressé



«Le citron est pressé», ont scandé les membres SEV travaillant au BLS, qui font les frais des mesures d'économies du canton de Berne. Le SEV a donc distribué des citrons devant le parlement bernois et offert la presse-citron à la conseillère d'Etat Barbara Egger-Jenzer.

«Renforcer la position du SEV dans le monde syndical»

Faire la rétrospective est important, mais développer une vision d'avenir l'est plus encore. Giorgio Tuti prend position.

■ **Encore 5 ans jusqu'au 100ème anniversaire du SEV: quel est le plus grand défi qui préoccupera le SEV au vu de la situation actuelle?**

Giorgio Tuti: Il n'y a pas un défi, il y en a plusieurs. Mais je ne veux pas faire un descriptif du programme de travail pour les cinq prochaines années. Je serai donc bref: nous devons continuer à œuvrer pour renforcer la position du SEV dans le monde syndical. Pour cela, nous avons besoin d'une évolution positive de l'effectif des membres, d'un taux d'organi-

sation élevé, de conventions collectives de travail de qualité et de bonnes prestations individuelles et collectives pour nos membres. Nous devons continuer à nous renforcer en tant qu'organisation et rester ouverts à des collaborations syndicales plus étroites avec nos syndicats frères afin de promouvoir et soutenir le service public.

■ **2019 est aussi une année spéciale pour la politique des transports: l'axe du Gothard sera complètement ouvert au trafic si tout se passe comme prévu. Qu'est-ce que cela signifie d'un point de vue syndical?**

Cela signifie certainement une forte augmentation du trafic et, espérons-le aussi, un transfert du trafic marchand-

ses de la route au rail. Sur le plan syndical, il s'agira avant tout de faire des contrôles sévères de la sécurité dans les domaines technique et de la répartition du personnel, et d'appliquer des règles claires en relation avec les conditions de salaire et d'engagement dans le trafic transfrontalier afin d'éviter le dumping social et salarial.

■ **La politique sociale ne voit pas l'avenir en rose: le Conseiller fédéral Alain Berset présente au Parlement un projet intitulé Réforme 2020. Les syndicats doivent-ils monter aux barricades?**

Je trouve juste l'idée d'Alain Berset de considérer ensemble les premier et deuxième piliers afin de soumettre des propositions. Mais ce paquet

contient aussi des points qui ne plaisent pas aux syndicats. Nous allons certainement tout mettre en œuvre afin de corriger ces points. D'autre part, nous avons un projet d'initiative en cours pour lequel le SEV a récolté plus de 20 000 signatures et nous allons nous engager pour le défendre, je veux parler d'AVSplus. Il s'agit là d'augmenter les rentes AVS de 10%, soit 200 francs par mois pour les personnes seules et 350 francs pour les couples. Les rentes AVS n'ont plus bénéficié de hausse réelle depuis le milieu des années 70; maintenant le moment est venu de le faire car une augmentation des rentes AVS est absolument nécessaire.

■ **2019 est l'année du cente-**

naire: est-ce que tu as déjà réfléchi à la manière dont le SEV va fêter cet anniversaire?

(il rit) Non, pas vraiment. Nous sommes tous très occupés par l'actualité et 5 ans, c'est long. Mais j'ai naturellement une petite idée à ce sujet: il s'agira d'une fête qui ne tournera pas seulement autour du passé mais qui se concentrera plutôt sur l'avenir. Il faut aller de l'avant, ce qui est une bonne chose. Avançons avec nos membres! Pour cela, dans notre fête de centenaire, nos membres auront une place centrale. Nous trouverons certainement un programme passionnant.

pmo/mv

LES MOMENTS FORTS DU SEV DE 2010 À 2014

2013: défense des rentes



« Non aux rentes volatiles ». Tel était le slogan de la manifestation du SEV en septembre 2013. Peu de temps auparavant, les dirigeants de la caisse de pension des CFF avaient annoncé vouloir introduire un modèle flexible des rentes. Grâce à la pression du SEV, l'idée a été abandonnée.

2014: oui à FAIF



Une fois de plus, les Suisses ont montré clairement leur attachement aux transports publics. Avec FAIF, le développement du rail est garanti à long terme. A l'origine du projet soumis au peuple, on trouve l'initiative pour les TP de l'ATE, du SEV, du PS et des Verts.

Exposition à l'espace Arlaud à Lausanne

Sous le drapeau syndical

Depuis 150 ans, les drapeaux des syndicats étaient des signes de ralliement et d'affirmation. Banderoles, casquettes, sacoches et autres produits dérivés ont aujourd'hui pris leur place.

L'espace Arlaud à Lausanne offre une belle vitrine à une collection de drapeaux (entre autres) réunie par le syndicat Unia. Cette exposition est organisée avec l'Association pour l'étude de l'histoire du mouvement ouvrier (AÉHMO). La section SEV-tl y a pris part, par son ancien président, Johan Pain.

Comme il est connu pour être la mémoire vivante de la section syndicale des tl, Johan Pain a été contacté en 2013 par les initiateurs du projet. Il a alors reçu le mandat de la section de faire les démarches nécessaires, en collaboration avec le comité, pour restaurer les drapeaux et assurer ainsi une participation de la section SEV-tl à l'exposition.

Tout au long de l'exposition, sur deux étages, on passe des origines des organisations ouvrières et des premiers drapeaux syndicaux (1845-1913), à une nouvelle culture de l'emblème avec la fin des drapeaux (1990-2014) en passant par tout le 20^e siècle, avec la première guerre mondiale et la grève générale de 1918, les grèves entre 1943 et 1948, le partenariat social et la paix du travail.

Les amateurs d'histoire syndicale sauront apprécier la diversité et la richesse de l'exposition. A voir jusqu'au 25 janvier 2015 à Lausanne.

Texte et photos: Henriette Schaffter



Outils qui témoignent de métiers artisanaux aujourd'hui pour la plupart mécanisés ou disparus.



Ce drapeau du syndicat du personnel des Tramways lausannois date de 1936 et est en soie brodée. Il porte le symbole de la roue ailée.

Espace Arlaud

L'espace Arlaud se trouve sur la place de la Riponne.

Heures d'ouverture:

– Lundis et mardis fermés

– Mercredis, jeudis et vendredis de 12h00 à 18h00

Samedis et dimanches de 11h00 à 17h00

Jours fériés de 11h00 à 17h00 y compris les lundis fériés.

L'exposition est à voir jusqu'au 25 janvier 2015.



Quelques drapeaux de l'exposition.



Quelques documents historiques sont également exposés.

INFO

AÉHMO: Association pour l'étude de l'histoire du mouvement ouvrier

Les buts de l'Association pour l'étude de l'histoire du mouvement ouvrier sont, entre autres, de:

- Faire mieux connaître l'histoire économique, sociale et politique de la Suisse romande, en particulier celle du mouvement ouvrier.
- Recueillir et conserver des documents de toute nature.

L'AÉHMO organise un colloque ou des conférences chaque année et publie un Cahier d'histoire du mouvement ouvrier.

Plus d'infos sur www.aehmo.org

La première journée de formation des femmes orchestrée par Lucie Waser: un réel succès

Les femmes SEV: une seule voix

« Le risque d'être femme ». C'est sous ce titre que se présentait la journée de formation, placée sous le signe de la prévoyance vieillesse. Un thème très actuel puisque les partis politiques ont récemment pris position sur la stratégie du Conseil fédéral intitulée « Prévoyance vieillesse 2020 ».

Sûre d'elle, la voix claire, le tempérament fougueux et plein d'enthousiasme: Lucie Waser a semé la bonne humeur lors de sa première journée de formation, qui s'est déroulée le 21 novembre à Berne. Pas du tout intimidée par cet exercice, aux côtés de son assistante Jris Piazzoli, elle a orchestré toute la journée avec une grande assurance, amenant un vent de renouveau apprécié par un nombre impressionnant de participants (environ 140).

Augmentation de l'âge de la retraite, flexibilité et rentes: il y a tellement de choses à connaître en matière de prévoyance vieillesse. Et qui sont de plus des concepts pas toujours évidents à comprendre. Comment se comporter dans ce domaine précis des assurances sociales? Comment trouver les bonnes informations? Comment fonctionne l'AVS? Quels sont les risques encourus par les femmes (d'où le titre de la journée: le risque d'être femme)? Christine Goll, ancienne conseillère nationale et responsable de la formation à Movendo, a répondu avec précision à toutes ces interrogations. Le sujet ne pouvait pas être davantage d'actualité, puisque les syndicats et partis politiques se sont exprimés très récemment sur la réforme proposée par le Conseil fédéral intitulée « Prévoyance vieillesse 2020 ». L'appel de Lucie Waser en introduction ne pouvait être plus clair: « Chères collègues, le Conseil fédéral veut augmenter l'âge de la retraite des femmes. Le 7 mars



Une salle comble de militantes très attentives.

prochain, nous devons être très nombreuses sur la place fédérale à Berne non seulement pour dire non à cette augmentation, mais aussi pour exiger de vrais contrôles sur l'égalité salariale et des sanctions pour ceux qui continuent à violer la loi. L'égalité salariale, cela veut également dire qu'on garantit plus de ressources aux assurances sociales.» Andrea-Ursula Leuzinger a réitéré en déclarant: « Le 7 mars 2015, il y a deux options: soit on travaille, soit on est à Berne. »

Ce fut ensuite au tour de Barbara Spalinger d'amener les salutations de la direction et d'insister sur la dimension politique et syndicale: « Cette journée a lieu une fois par année et je suis vraiment contente, car c'est une occasion de rencontrer de très nom-

breuses femmes en une seule fois... J'ai tellement l'habitude de m'adresser à des hommes, car vous toutes œuvrez dans un secteur encore clairement masculin. Je peux vous assurer que j'en vois encore de toutes les couleurs. Il y a des femmes

qui ne connaissent pas bien leurs droits. Ce manque d'informations peut être problématique et se transformer, dans les cas les plus extrêmes, en cauchemar. Cela d'autant plus si l'employeur, qui connaît pourtant les règles, oublie de

les suivre. Face à ces abus, je ne peux être que choquée. C'est pourquoi à l'interne des syndicats, les femmes ont une grande importance: pour promouvoir les droits des femmes et les faire connaître. Et c'est également essentiel pour la

Un futur tout sauf rose

Aujourd'hui déjà, les rentes vieillesse des femmes sont nettement inférieures à celles des hommes. Elles ne perçoivent pas le même salaire pour un travail égal, elle doivent se satisfaire de revenus généralement plus bas des métiers typiquement féminins, elles travaillent souvent à temps partiel et interrompent leur carrière professionnelle pour la famille.

Les inégalités salariales se répercutent donc lors du départ à la retraite. C'est ce qu'a rappelé Christine Goll. La réforme 2020 du Conseil fédéral fait des économies sur le dos des femmes: l'élévation de l'âge de la retraite à 65 ans fait

baisser leurs prestations vieillesse de 1,1 milliard de francs par année. L'abolition de la rente de veuve sans enfants engendre une baisse supplémentaire de 400 milliards. Le futur est donc tout sauf rose, c'est pourquoi être bien informée est le meilleur moyen de défendre ses droits.



Christine Goll

Caricature Mikaela Maria Drux



Les femmes du SEV sont prêtes à lutter pour renforcer l'émancipation.

prévoyance vieillesse. C'est seulement bien informées que nous pouvons faire valoir nos droits. Les autres ne le feront

«C'est seulement bien informées que nous pouvons faire valoir nos droits. Les autres ne le feront pas à notre place.»

pas à notre place.» Un appel applaudi longuement par les femmes du SEV. Barbara Spalinger a également rappelé que le premier responsable des femmes au SEV était... un homme. Ce qui en a fait sourire plus d'une. Lucie Waser est la cinquième secrétaire syndicale en charge de l'égalité des chances. Et il y a encore un bout à faire sur le chemin de l'égalité salariale. Cela s'est vu clairement lorsque quelqu'un, à Berne, a ajouté «rd» sur les affiches

contre la violence où il était noté «Basta» (ce qui donne bâ-tard) et a écrit «geschlechter Verkehr» (rapport sexuel) au

Barbara Spalinger, vice-présidente SEV

lieu de «öffentlicher Verkehr». Un acte de violence qui laisse coi et pensif... comme l'a relevé Lucie Waser. Christine Goll est entrée ensuite dans le vif du sujet en abordant tout d'abord l'augmentation de l'âge de la retraite des femmes (de 64 à 65 ans) prévue par la réforme d'Alain Berset. La réaction a été unanime: tant que les femmes n'ont pas l'égalité salariale (la loi date de 1996!) l'âge de la retraite ne changera pas! Giorgio Tuti, président SEV, soutient

également ce principe, tout en se disant préoccupé par le manque de solidarité envers les femmes qui sont toujours davantage discriminées que les hommes sur le marché du travail et dans la vie de tous les jours. Cette constatation vient du conservatisme sur les plans politiques et sociaux, qui sont malheureusement dans l'air du temps. Ce n'est pas un hasard si Christine Goll déclare: «En automne prochain, il y a les élections fédérales. Le nouveau Parlement devra prendre des décisions importantes concernant également l'avenir de l'AVS. Quand vous irez voter, souvenez-vous de qui soutient depuis toujours les droits des femmes et les droits de toutes les travailleuses et tous les travailleurs.»

Françoise Gehring/Hes

CARICATURE



Mikaela Maria Drux



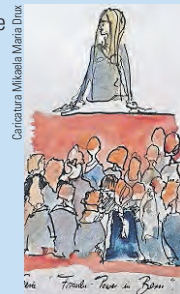
Nom: Mikaela Maria Drux.

Signes particuliers: caricaturiste et cabarettiste. Effets collatéraux: les femmes du SEV sont pliées en quatre.

Discrètement, elle arrive dans la salle, prend place dans un coin, au fond. Avec ses crayons, ses feutres ou ses aquarelles, elle dessine, sans arrêt. Agile et rapide, elle cueille les instants de la journée. Puis en fin de matinée, l'explosion: Mikaela Maria Drux met ses habits de cabarettiste, monte et descend des tables et tout le monde est mort de rire. Elles sont nombreuses à pleurer de joie, à rire à gorge déployée. Un succès.

ÉLECTIONS

Au cours de la journée de formation, Andrea-Ursula Leuzinger a présenté le chapitre des élections statutaires.



Andrea-Ursula dessinée par Mikaela Maria Drux

Des départs et des arrivées

Voici le nouveau visage de la commission des femmes:

■ **Confirmées:** Irène Avanthay; Stéphanie Bähler; Lea Boner; Esther Geiser; Marie-Thérèse Godel; Andrea-Ursula Leuzinger; Nani Moras; Jris Piazzoli; Giuditta Purtschert; Janine Truttmann; Violette Wicky.

■ **Nouvelles:** Lucie Waser, déléguée aux questions d'égalité au SEV; Nadia Brunner; Petra Hegi; Branka Vukicevic; Mirjam Ensner.

■ **Démissions:** Barbara Amsler; Madeleine Wüthrich; Susanne Held; Tanja Elra-washdy-Bättig.

ACTION INTERNATIONALE

NON – Stop aux agressions!



21 novembre, 13h40: début de la campagne internationale contre la violence et les agressions dans le monde des transports publics lancée par l'ITF (International Transport Workers' Federation). En écrivant Non dans leur paume, Lucie

Waser et le président du SEV Giorgio Tuti ont lancé l'action de sensibilisation, soutenue par une page Facebook. Tout un chacun peut envoyer une photo avec un Non. Objectif: faire participer un maximum de personnes.

Sections

**Mercredi
10 décembre** ■ **VPT LEB**

Salle polyvalente Echallens AG d'automne

**Samedi
13 décembre** ■ **VPT Lac Léman**

14 h
MS Lausanne
Quai 1, gare la-
custré d'Ouchy

L'ordre du jour sera affiché dans les locaux habituels.

Nous comptons sur une participation étoffée et accueillons avec plaisir nos retraités.

Le secrétaire: Jean-Pierre Waldvogel

Vous êtes cordialement invités (actifs ou retraités avec ou sans enfants) à participer à la journée de l'arbre de Noël. Je vous attends nombreux!

Votre Père Noël

Sous-fédération TS

Les mesures d'optimisation des nouveaux processus introduits dans le cadre de JURA sont poursuivies de manière continue. Malgré diverses modifications personnelles à l'ESP dans le domaine du management de la maintenance, l'influence sur la disponibilité des véhicules a pu être maintenue au minimum. Ceci grâce au grand engagement de toutes les personnes concernées. La nouvelle situation a également fait ses preuves durant les heures de pointe de l'été durant lesquelles l'activité était à son paroxysme. Le lancement dans la région Est s'est déroulé comme prévu le 1.9.2014. Les premières semaines se sont déroulées de manière positive.

Comme lors du lancement dans les régions Centre/Ouest en janvier 2014, le domaine Operating et la division Infrastructure sont conscients que dans les premiers mois, il est nécessaire d'avoir une compréhension réciproque si tout ne devait pas fonctionner tout de suite à 100%.

Situation actuelle et prochaines étapes projet partiel personnel JURA

Région Centre/Ouest:
Pour renforcer les équipes mobiles de Bienne (MEQ), les mises au concours ont été effectuées. La formation de base de la maintenance légère (LIH) de Bienne et Lonay est terminée. Les spécialisations et le transfert du savoir-faire seront poursuivis de manière détaillée.

Région Est:

Le recrutement du personnel à Zurich a été effectué avec succès. La formation des collaborateurs sur le site de Zurich se déroule avec le soutien de l'atelier industriel de Bienne parallèlement aux tâches habituelles.

Région Tessin:

L'organisation pour l'extension de la région Tessin n'est pas encore définitive. Cette organisation dépend directement de l'ouverture du tunnel de base du Gothard et de l'organisation du centre d'entretien et d'intervention du Gothard.

Les collaborateurs concernés de CFF Cargo

Suite à la reprise de l'entretien des 2500 véhicules d'infrastructure par l'atelier industriel de Bienne, 45 collaborateurs de CFF Cargo étaient touchés par une suppression de poste. Les responsables du projet mettent tout en œuvre pour qu'une nouvelle occupation soit trouvée pour tous. Jusqu'à présent, une personne est entrée dans le CMT. Avec le projet « Jura », 30 nouveaux postes seront créés à P-ZZI et le site des ateliers de Bienne sera encore renforcé.

La prochaine séance de la commission centrale aura lieu le 5 décembre.

Service de presse TS

Pensionnés

**Judi
4 décembre** ■ **PV Biel/Bienne**

14 h Fête de la Saint-Nicolas
Restaurant Romand Bienne

Nous vous invitons cordialement à notre rencontre amicale de la fête de la St-Nicolas. Après la remise des diplômes d'honneur pour les 40, 50, 60, 70 et 80 ans de sociétariat SEV aux ayants droit présents, le pasteur Eric Geiser, aumônier au centre hospitalier de Bienne, nous mettra dans l'ambiance du temps de l'Avent et de Noël. Ensuite, une collation chaude vous sera offerte par la section. Les boissons sont à la charge des participants. La rencontre sera encadrée par des chants du Chœur d'hommes des cheminots pensionnés.

Le comité

**Judi
11 décembre** ■ **PV Valais**

dès 11 h 30 Fête de Noël du
Salle communale Bas-Valais
Rue des Petits-Epineys
Martigny

La salle se trouve à 10 minutes à pied depuis la gare. Départ du bus local à 11 h 38, arrêt place Centrale. Ouverture de la caisse dès 11 h 30. Comme à l'accoutumée: apéritif, repas de midi en commun, hommage aux jubilaires SEV et la tombola. Le traiteur de la maison nous concoctera un succulent menu.

Pour la modique somme de Fr. 30.- par personne, le comité vous propose l'apéro, le repas, le café, un demi-litre de vin pour deux personnes, l'eau minérale, ainsi que quelques moments de convivialité et d'amitié. Comme toujours, nos compagnes et compagnons sont les bienvenus. Alors toutes et tous à la Salle communale, pour passer quelques moments agréables.

Après le repas nous procéderons à la remise des insignes argentés pour 25 ans de sociétariat au SEV, des insignes dorés pour 40 ans de sociétariat au SEV et des diplômes d'honneur aux jubilaires pour 40, 50 et 60 ans de fidélité au SEV. Chaque membre concerné a été invité personnellement. Cette remise sera suivie de notre traditionnelle tombola. Le comité espère une belle participation. Inscription: auprès de Gilbert Conus, rte de la Borette 10, 1890 St-Maurice, jusqu'au 6 décembre au plus tard, au moyen du talon d'inscription qui vous a été envoyé au mois de mars dernier ou par téléphone au numéro 024 485 15 73 ou par e-mail: gconus@bluewin.ch.

G. Conus, secrétaire

**Mardi
16 décembre** ■ **PV Valais/Wallis**

dès 11 h 30 Fête de Noël pour le
Salle de l'hôtel-restaurant Haut-Valais
River Side
Brig-Glis

Inscription jusqu'au 11 décembre au moyen du talon d'inscription ou par téléphone au 027 923 54 31 ou par e-mail: wal.schmid@bluewin.ch.

G. Conus, secrétaire

Décès

Blanc Anna, veuve de Christian, Vallorbe; décédée dans sa 80^e année. PV Vaud.

Chanton Gérard, surveillant, St-Maurice; décédé dans sa 91^e année. PV Valais.

Diener Emil, logisticien, Pieterlen; décédé dans sa 95^e année. PV Biel-Bienne.

Ducrest Georges, Rossens FR; décédé dans sa 81^e année. PV Fribourg.

Genoud Frieda, veuve de Joseph, Prilly; décédée dans sa 90^e année. PV Fribourg.

Krähenbühl Hedwig, veuve d'Ernst, Worben; décédée dans sa 90^e année. PV Biel-Bienne.

Pahud René, Bioley-Magnoux; décédé

dans sa 83^e année. VPT TL.

Renevier Jules, ctr-réseau pens, Lausanne; décédé dans sa 92^e année. VPT TL.

Roulet Frédy, chef d'usine pens, Gattikon; décédé dans sa 101^e année. PV Vaud.

Schopfer Charles, chef de manœuvre, Lausanne; décédé dans sa 86^e année. PV Vaud.

Stuber Arnold, employé d'exploitation, Pieterlen; décédé dans sa 95^e année. PV Biel-Bienne.

Vogel Paul, mécanicien de locomotive, Orpund; décédé dans sa 91^e année. PV Biel-Bienne.



Affiliation
Billet spécial
via sev

Recrute des collègues au SEV et reçois des primes attractives !



via sev

HUMEUR CHRONIQUE

Voilà un titre de circonstance.

L'humeur syndicale automnale est rouge. Rouge de colère.

La grande majorité de mes collègues sont de méchante humeur et moi cela me met d'humeur massacrant chronique... cela me rend sombre.

J'ai l'humeur sombre. L'incompréhension, elle est palpable lors des assemblées syndicales, elle est tangible lors des discussions avec les collègues. Il est évident que mes collègues sont d'humeur fatiguée, inquiète, pour certains d'humeur révoltée des décisions prises par les politiciens sur l'avenir des transports publics.

Les collègues camarades du monde des transports sont aussi d'humeur sombre. C'est un fait!

Ils craignent que le transport public ne sombre dans la libéralisation et la concurrence à outrance.

Mes collègues sont les plus fervents défenseurs de leur entreprise respectives. Ils s'y identifient fortement. Parfois trop?! A méditer. Toujours est-il qu'ils mettent un point d'honneur à servir les usagers. Qu'en sera-t-il si cela cesse?

Nos collègues méritent davantage de considération de la part de leur employeur. Qui n'est certes, la plupart du temps, qu'une SA. Pourtant, l'em-

ployeur, le vrai, n'est autre que l'Etat qui est l'actionnaire majoritaire ou le régisseur.

Comment un Etat peut-il brader son service public?! Il est bradé par la mainmise de l'économie libérale sur la politique. On ne fait plus de la politique (de droite) pour les concitoyens mais bien pour les grandes entreprises et multinationales. Afin qu'elles s'enrichissent au détriment des travailleurs et des usagers.

Si nos politiciens à tendance libérale, voire ultralibérale, continuent sur la lancée actuelle, nous allons sombrer. Sombre présage, leur humeur est plutôt tournée vers les profits. Profits pour les actionnaires privés. Ils se fichent comme de leur dernière chaussette des usagers des transports, contrairement aux travailleurs du monde des transports.

Alors, pour que nous soyons de meilleure humeur, il faudra bien choisir des politiciens (de gauche), d'humeur proche de nos convictions de service public. Donc, action pour les futures élections.

Je suis d'humeur solidaire et combative, et vous?

Gilbert D'Alessandro, militant PC VPT

COURRIER DES LECTEURS

Le peuple suisse s'est sabordé!

En ce jour du 30 novembre 2014, le peuple suisse a refusé, entre autres, l'abolition des forfaits fiscaux accordés aux citoyens fortement aisés; par cet ultime affront, le socialisme institutionnel a été outragé, martyrisé et même carrément éliminé!

Après avoir successivement refusé:

– l'initiative « 1-12 » (un directeur d'entreprise ne peut pas percevoir un salaire supérieur à douze fois celui du collaborateur le plus faiblement rétribué)

– l'initiative « revenu mensuel minimal de 4000 francs pour un travail à 100 % »

– l'initiative « une caisse unique pour la perception des primes mensuelles d'assurance-maladie de base »

– l'initiative « abolition des forfaits fiscaux accordés aux citoyens fortement aisés »,

il devient aisé de déclarer: « Le socialisme institutionnel n'est plus; désormais, c'est chacun pour soi et que les plus épicuriens, les plus hédonistes, les plus libertariens, bref les plus rusés (ceci bien évidemment dans toutes les catégories confondues), l'emportent ».

Je n'ai rien à ajouter!

Michel Pousaz, Ollon VD



Ingénieur de sécurité (H/F)

Au sein d'une compagnie entrepreneuriale, engagez-vous au service du public.

Lieu de travail Tramelan / (mobilité exigée)

Taux d'activité 100%

Entrée en fonction 1^{er} mars 2015 ou à convenir

Votre mission

- Conseiller la direction et les divisions et services en matière de santé et sécurité au travail (SST).
- Organiser le réseau des correspondants de sécurité de la Compagnie (COSEC), le contrôle des dispositifs de sécurité ainsi que la sécurité pour des chantiers simples ou complexes en tant que direction de la sécurité (établissement des dispositifs de sécurité, instruction et suivi sur place).
- Organiser les formations internes.
- Réaliser les audits de sécurité.
- Mettre en place les mesures de prévention.
- Diffuser les informations liées à la sécurité au sein de l'entreprise.
- Soutenir les chefs de projets et assurer la coordination entre nos différents services et les entreprises externes.
- Garantir le suivi du système de gestion de sécurité selon les directives européennes (Réforme des chemins de fer 2).

Nous demandons

- Formation professionnelle supérieure (EPF, HES) ou titre jugé équivalent.
- Formation d'ingénieur de sécurité ou chargé de sécurité MSST.
- Formation de conseiller à la sécurité et au respect des prescriptions sur le transport des marchandises dangereuses (OCS, RS 741.622).
- Expérience professionnelle d'au moins 4 ans dans le domaine de la sécurité.
- Expérience dans la conduite de projets.
- Esprit d'analyse et de synthèse.
- Faculté à gérer des situations complexes, réflexion interdisciplinaire.
- Maîtrise des outils bureautiques (Windows - Office).

La maîtrise de la langue allemande (orale et écrite) et des connaissances approfondies du fonctionnement d'une entreprise ferroviaire représenteraient des atouts.

Nous vous offrons

Une collaboration active avec une équipe spécialisée et l'opportunité de relever un défi ambitieux.

Un environnement de travail motivant et valorisant.

Une politique de formation continue et des conditions salariales attractives.

Renseignements

M. Frédéric Bolliger, directeur, (frederic.bolliger@les-cj.ch ou au 032 482 64 51)

Candidature

Pensez-vous être la personne idéale? Adressez-nous votre dossier complet, avec photo, en ligne «rubrique ingénieur de sécurité» sur candidatures@les-cj.ch ou par courrier à l'adresse ci-dessous **d'ici au 19.12.2014**.

Chemins de fer du Jura

Service des ressources humaines

Mme Francesca Paupe

Rue du Général Voiron 1

2710 Tavannes



Le train rouge qui bouge!

Chemins de fer du Jura
les-cj.ch



Angle droit

Objectifs de team problématiques

Dans le cadre des négociations CCT 2015, le SEV a réussi à inscrire des critères clairs pour les objectifs d'équipe.

Les objectifs d'équipe doivent représenter au maximum 40 % des buts d'un employé. En outre, ils doivent vraiment pouvoir être influencés par le team.

Au début de cette année, le team d'assistance judiciaire du SEV a été beaucoup plus sollicité que les années précédentes pour un conseil ou un soutien en relation avec les entretiens personnels pratiqués aux CFF et à CFF Cargo. Outre les habitudes irrégulières, comme « les critiques trop vagues ou peu claires sur les prestations ou

le comportement », ou « la généralisation de certains cas particuliers », ce sont surtout les « objectifs de team » qui ont amené de la colère, de la frustration et de la crainte. La CoPe elle aussi a confirmé que les objectifs de team ont donné lieu à de nombreuses discussions. Ce thème était aussi au centre des débats lors d'un cours de formation du SEV donné récemment pour devenir compétent et sûr de soi à l'entretien personnel.

Evaluation basée sur des faits
L'évaluation du personnel, resp. l'entretien personnel doit donner une idée claire et réaliste sur la manière d'effectuer les tâches et de se comporter. Pour cette raison, seuls des objectifs liés aux fonctions et aux prestations peuvent être fixés et évalués. Etant donné que l'évaluation du personnel constitue une preuve écrite pour la fixation des composantes du salaire à la prestation, l'établissement du certificat de travail ou de mesures liées au contrat de travail pouvant aller jusqu'au licenciement, on peut s'attendre à ce qu'elle se déroule en

se basant sur des faits individuels et bien documentés. Les objectifs de team sont dès lors en totale contradiction avec ce principe, le Tribunal administratif zurichois l'a constaté en 2007 en prononçant son jugement: il était d'avis, à juste titre, que les objectifs de team pouvaient être un instrument de gestion du personnel, mais qu'en l'absence d'une évaluation individuelle ils ne pouvaient pas avoir d'influence individuelle, par exemple sur le salaire. Dans le cadre des négociations de cette année avec les CFF au sujet de la nouvelle convention collective de travail, le SEV a essayé d'obtenir des CFF qu'ils renoncent à l'avenir aux objectifs de team. Malheureusement, malgré des arguments valables et la décision du Tribunal précitée, le SEV n'a pas pu faire aboutir sa demande. Mais nous avons toutefois réussi à mettre un peu d'ordre dans la multitude de règles qui règnent aujourd'hui. Grâce à cela, les exemples suivants devraient appartenir au passé:
■ objectif avec critères de mesure « suffisant » ou « insuffi-

INFO

CCT CFF / CCT CFF Cargo SA: Décision n° 6 du 23.6.2014 concernant les objectifs de team

Les objectifs de team sont conservés. Pour la formulation d'objectifs de team, les critères suivants doivent être pris en compte en particulier:

- pondération: objectifs de team max. 40 %, objectifs individuels 60 %
- les objectifs des teams doivent être ramenés au niveau le plus bas de l'unité d'affaires
- l'influence d'un team doit être déterminée et compréhensible
- les objectifs de l'entreprise ne doivent pas être appliqués

1:1 en tant qu'objectifs de team

- les événements négatifs considérés comme des cas de force majeure (climat, glissement de terrain, etc.) doivent être pris en compte lors du contrôle de l'atteinte des objectifs
- le principe SMART doit être appliqué

S Spécifique, concret
M Mesurable
A Ambitieux (mais acceptable)
R Réaliste
T Temporel

sant » au lieu de l'échelle A-E,
■ objectif lié au chiffre d'affaires repris 1:1 de l'unité d'affaires et fixé pour un team dans la surface,
■ objectif de l'entreprise lié à la ponctualité fixé 1:1 à un team de chefs de circulation des trains dans un dépôt de Suisse centrale,
■ objectif lié à la satisfaction de la clientèle mais sensiblement influencé par de nombreux éléments extérieurs.
Au vu du poids juridique de

l'évaluation du personnel, resp. de l'entretien personnel, nous recommandons, en cas d'évaluation négative non fondée ou de fixation d'objectifs incorrects, de ne pas simplement faire le poing dans la poche mais d'intervenir auprès des supérieurs hiérarchiques, resp. comme le prévoit le processus aux CFF et à CFF Cargo, d'exiger un second entretien.

Le service juridique SEV

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462 Tirage: 10 881 ex. (total 44 656 ex.), certifié REMP au 31.10.2013

Editeur: SEV, www.sev-online.ch
Rédaction: Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Vivian Bologna, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianoli, Anita Merz, 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-verbeag.ch, www.zs-verbeag.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 18 décembre 2014. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 11 décembre à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 9 décembre à 10 h.

Résultats des négociations salariales acceptés

BLS: 1200 francs de prime

La prime obtenue, qui doit encore être approuvée par le Conseil d'administration, apporte l'augmentation demandée en pourcentage, pour les bas et moyens salaires.

La décision fut difficile, le 11 novembre, pour les 17 délégués de la conférence CCT BLS: accepter ou non la dernière offre du BLS, faite l'après-midi même lors de la deuxième ronde de négociations et augmentée à 1000 francs au lieu de 750 de départ?

Ce qui parlait en faveur des primes: le montant correspond plus ou moins au 1,1 % d'augmentation demandé, ce qui est

mieux qu'une décision incertaine du tribunal arbitral ou une mesure salariale prise unilatéralement par le BLS.

En défaveur des primes: elles ne sont pas durables. Mais comme un nouveau système salarial sera négocié... Au final, les délégués ont donc accepté la proposition du BLS tout en demandant au SEV de renégocier le montant de la prime. Chose réussie puisqu'elle s'élève à 1200 fr.

S'ajoutent à cela les augmentations automatiques individuelles de salaire. Le BLS doit augmenter la masse salariale totale du personnel soumis à la CCT de 0,9 %.

Les délégués ont aussi adopté le catalogue de revendications pour les négociations CCT. Ils ont établi quelques principes importants:

- le futur système salarial doit être transparent et compréhensible;
- un système de promotions automatiques selon l'âge et l'expérience ou les années au sein de l'entreprise n'est pas a priori « passé de mode » de même qu'un salaire à la prestation n'est pas forcément « moderne »;
- les primes et augmentations de salaire individuelles sont appliquées par l'employeur princi-

palement si l'on ne dispose que de peu d'argent.

Cette position est connue du BLS depuis un certain temps déjà. Malgré tout, les travaux préparatoires sur un nouveau système salarial prennent la direction opposée. L'échange des revendications est prévu le 17 décembre. La délégation SEV sera composée de Barbara Spalinger, vice-présidente SEV, Michael Buletti, secrétaire syndical et Balthasar Stöcklin, président VPT BLS, ainsi que d'une personne par secteur BLS.

F/Hes

■ Votations fédérales du 30 novembre

Pour le maintien des Accords bilatéraux et le renforcement de la protection des salarié-e-s

L'Union syndicale suisse (USS) prend connaissance avec satisfaction du rejet extrêmement clair de l'initiative dangereuse et inhumaine d'Ecopop.

Une très nette majorité des citoyen-ne-s refuse donc de faire des migrant-e-s les boucs émissaires de problèmes que nous avons créés nous-mêmes et de couper totalement les ponts avec l'Union européenne (UE). Le Conseil fédéral et le Parlement fédéral doivent maintenant prendre cette réalité en compte.

Les Accords bilatéraux doivent donc être maintenus. Il n'est pas question d'introduire de nouvelles discriminations à l'encontre des migrants et migrantes, car cela accentuerait la pression sur les salaires et les conditions de salaire et porterait préjudice à l'ensemble des travailleurs et travailleuses de Suisse. En outre, le

Conseil fédéral et le Parlement fédéral doivent veiller à ce que la population profite des Accords bilatéraux. À cet effet, le principe selon lequel, en Suisse, on verse des salaires suisses et applique des conditions de travail suisses doit être appliqué. L'amélioration de la protection des travailleurs et travailleuses ainsi que des mesures destinées à encourager les conventions collectives de travail sont des instruments à cet effet. Le Conseil fédéral et le Parlement fédéral doivent aussi s'attaquer enfin, en menant des réformes efficaces, aux autres problèmes que nous avons créés, comme le mitage du territoire, la pénurie de logements et les problèmes environnementaux.

L'USS se réjouit également du net rejet de l'initiative sur l'or. Ce projet issu des rangs de l'UDC aurait massivement entravé la politique financière de la Banque nationale. Au lieu de pouvoir réagir avec flexibilité aux crises et autres pro-

blèmes, celle-ci aurait été emprisonnée dans un «corset d'or», un corset qui aurait mis en danger les salaires et les emplois, et fait uniquement plaisir aux spéculateurs.

En refusant la suppression des forfaits fiscaux, on a malheureusement raté l'occasion de garantir un peu plus de justice fiscale. L'importante part de oui montre toutefois que de larges milieux de la population accordent une grande valeur à la justice fiscale. C'est pourquoi de nouveaux cadeaux fiscaux ne sont pas souhaitables; cela, aussi pour les entreprises en faveur de qui la ministre des Finances Eveline Widmer-Schlumpf prépare des milliards de francs d'allègements fiscaux. Il n'est pas question que ce soit en fin de compte la population qui soit punie pour les manques à gagner ainsi créés en devant supporter des hausses d'impôt ou un démantèlement des prestations qui lui sont dues.

USS

■ Ouverture prolongée des magasins

Malgré les fortes oppositions, le Conseil fédéral va de l'avant

Malgré des critiques sévères, le Conseil fédéral accélère inlassablement la prolongation des heures d'ouverture des magasins. Il fait la sourde oreille face aux critiques des syndicats selon lesquels prolonger les heures d'ouverture des magasins détériorerait clairement les conditions de travail des travailleurs et travailleuses.

Avec son message au sujet de la loi sur les heures d'ouverture des magasins, il foule aussi aux pieds le fédéralisme et passe outre les décisions prises par le peuple dans de nombreux cantons. Concernant l'attitude des gouvernements cantonaux, précisons que celui du Tessin est précisément le seul à soutenir le projet, qui avait été demandé par le Parlement à travers son acceptation de la motion Lombardi. Et c'est maintenant à lui, Parlement, de se rendre à l'évidence, de tenir compte de l'opposition des cantons et de renoncer à cette nouvelle loi.

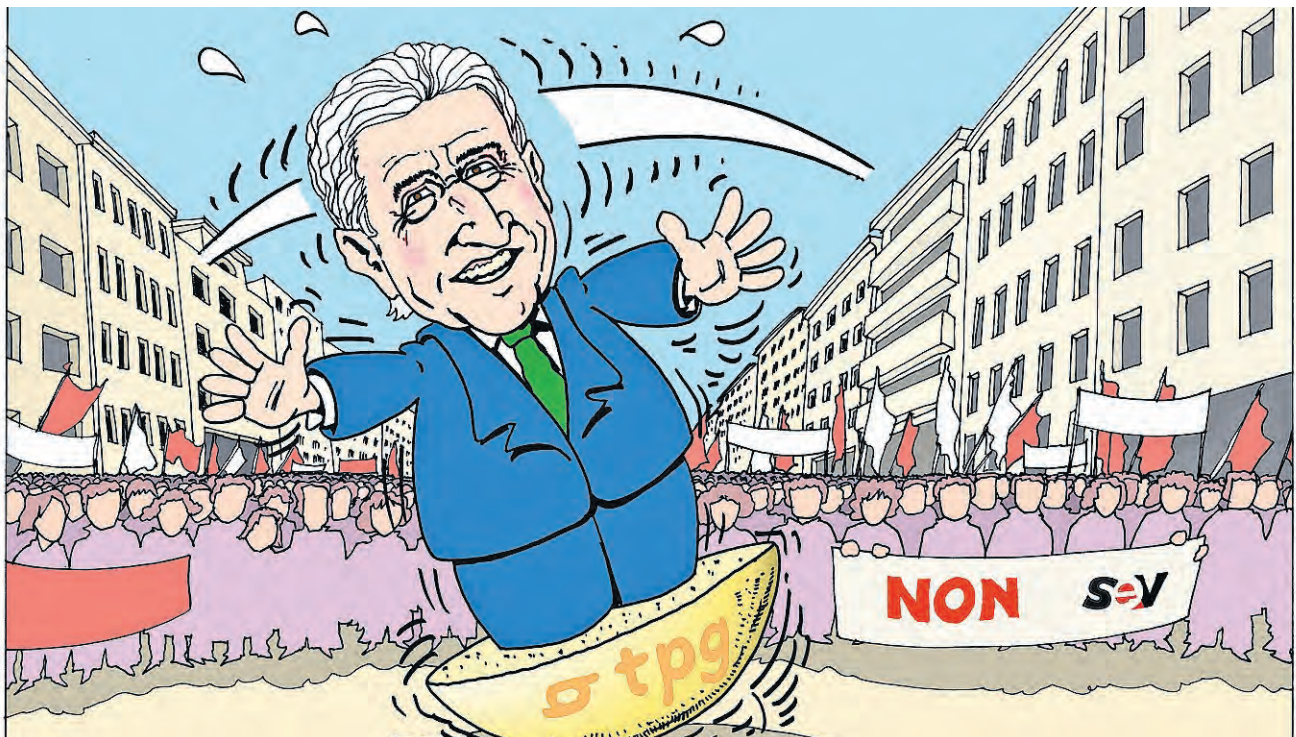
Que lui aussi fasse fi des réserves émises par les cantons serait incompréhensible et extrêmement douteux d'un point de vue démocratique. Car leur résistance s'est trouvée légitimée par le peuple dans la plupart des cas. Ces dernières années en effet, la prolongation des heures d'ouverture des commerces a été rejetée dans plus de dix cantons.

Dans le canton de Lucerne, par exemple, le peuple a non seulement rejeté sèchement une libéralisation totale de ces heures d'ouverture, mais aussi refusé leur extension de 16 à 17 heures le samedi.

Une loi sur les heures d'ouverture des magasins qui autoriserait des heures d'ouverture unifiées dans toute la Suisse allant jusqu'à 20 heures en semaine et 19 heures le samedi serait donc totalement à côté de la plaque. Pour ces raisons l'USS combattra ce projet.

USS

PELLET PIOCHE: La grève aux TPG fait vaciller Luc Barthassat



Avec de la persévérance nous avons obtenu du succès

Du temps pour les contrôles

La sécurité est un concept précieux, surtout dans le domaine du rail! Mais il faut avoir suffisamment de temps car sinon la sécurité n'est pas assurée, tant pis pour les coûts engendrés.

Les wagons marchandises sont examinés tous les jours sur le plan technique. Après qu'un wagon a été déplacé (par exemple pour une manœuvre), un collaborateur doit contrôler de ses propres yeux si le wagon et son chargement sont toujours en état. CFF Cargo nomme cela «l'inspection du train visant à repérer les risques» (ITR). Elle a été introduite il y a une année.

Temps insuffisant pour les contrôles

Jusqu'à présent, pour effectuer un contrôle complet, 30 secondes étaient prévues par 5 mètres. L'introduction de l'ITR devait permettre de réduire le temps nécessaire pour les con-



Le vice-président de TS Gjon Kqira au travail à la gare de triage de Limmattal (RBL).

trôles. CFF Cargo a introduit de son propre chef et sans consultation des partenaires sociaux des temps recommandés pour l'inspection: plus que 18 secondes sont proposées pour 5 mètres de train pour l'inspection ITR. Le temps pour cette inspection a été calculé de manière très limite. Pour les contrôleurs, cela signifie qu'ils ne peuvent plus effectuer leurs

contrôles proprement ou qu'ils doivent se hâter.

Les personnes concernées de la sous-fédération SEV-TS (personnel du service technique) ont pris contact avec le responsable Cargo du secrétariat central. «Avec le temps mis à disposition, il est impossible d'effectuer des contrôles conformes au mandat», tel est le message clair du vice-prési-

dent SEV-TS, Gjon Kqira, qui travaille lui-même dans ce domaine.

Après quelques tergiversations, le SEV et CFF Cargo se sont mis d'accord pour procéder paritairement à des mesures, le résultat devant servir de base pour la répartition des tours. Les mesures ont prouvé qu'il fallait 21,5 secondes pour 5 mètres de train. Dans un pre-

mier temps, CFF Cargo s'est pourtant opposé à appliquer ce qui avait été convenu.

«C'est seulement après plusieurs interventions du SEV qu'une application adéquate a pu être garantie», précise Philipp Hadorn, secrétaire syndical responsable de Cargo. Au changement d'horaires 2014, le temps mesuré sera planifié et une «prime» de 100 francs sera versée sur le salaire de novembre aux 75 collaborateurs concernés en compensation du «stress».

Cette façon de faire va permettre aux responsables ITR d'effectuer leur travail correctement et aussi d'apporter une contribution très importante à la sécurité du trafic marchandises. «C'est grâce à une bonne collaboration entre le SEV et SEV-TS et des interventions soutenues auprès de CFF Cargo qu'on a pu parvenir à cet accord», résume Philipp Hadorn, qui ajoute: «Tout le monde est gagnant à trois niveaux: le personnel, l'entreprise et les autorités de surveillance.» *pan/mv*

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° 22:

La gare de Bâle.

Le sort a désigné **Mirco Maiolatesi**, domicilié à Suhr, membre de AS Est.

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

Sur Internet: rendez-vous sur notre site www.sev-online.ch, cliquez sur l'encadré Photomystère qui se trouve à droite sous l'agenda et remplissez le formulaire. Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

Dernier délai de réception des réponses: mercredi 10 décembre 2014.