

Beau parcours

Menduh Luta est le nouveau capitaine de la CGN, assermenté fin mars.

Page 2



CCT tl: toujours dans l'impasse

Les négociations n'aboutissent pas aux tl. L'assemblée de section, fréquentée par plus de 80 membres, a adressé un carton jaune à la direction.

Page 5



Genève

Deux textes de loi ont été déposés pour garantir un service minimum.

Page 14

Le SEV remet une expertise sur le trafic marchandises transfrontalier

L'OFT a tout faux

On ne peut pas diviser la branche du trafic marchandises et les entreprises suisses doivent payer des salaires suisses: voilà l'avis d'experts sur les pratiques d'usage de la branche.

Une expertise mandatée par le SEV anéantit la position apportée par une analyse de l'Office fédéral des transports (OFT). Selon cette dernière, les mécaniciens de locomotive œuvrant dans le trafic transfrontalier auraient très bien pu recevoir des salaires étrangers. Totalement faux, selon une nouvelle expertise juridique: le Parlement avait justement parlé de pratiques d'usage dans la loi, afin de protéger le personnel suisse du dumping salarial. Le déclencheur de cette lutte entre experts est l'affaire «Crossrail», dénoncée par le SEV.

pmo/Hes



Dossier pages 10 à 12

Celui qui engage un mécano en Suisse doit payer un salaire suisse (ici la gare de Chiasso, située à la frontière).

CFF: toujours plus?

Les CFF ont connu une bonne année 2014 au niveau des chiffres. Mais le SEV fait remarquer, suite à ce bilan, que les défis à venir vont exiger énormément du personnel et que les CFF feraient dès lors bien de s'y préparer et s'adapter. Il serait bienvenu que les personnes à la tête de l'entreprise se mettent elles-mêmes des limites, mais il n'en est rien.

pmo/Hes

Pages 2 et 3

Le franc fort met en danger la place ouvrière suisse

La BNS doit agir – mais comment?

■ Le jour après les débats au Conseil national sur le franc fort, la BNS expliquait qu'il n'y avait rien à changer à sa politique monétaire. L'USS a rapidement réagi en expliquant que «le cours de l'euro entre 1.05 et 1.07 a engendré une forte pression sur les salaires et les places de travail en Suisse. Combien d'entreprises ont déjà décidé, en si peu de temps, de licencier,

de délocaliser, d'augmenter le temps de travail, de verser des salaires en euros ou encore de diminuer les salaires? Aucun pays industriel ne connaît actuellement une pareille hausse du chômage que la Suisse.»

L'USS exige maintenant de la BNS qu'elle ramène le franc à un niveau supportable. Rudolf Strahm, ancien «Monsieur Prix»,

explique la situation et les recettes qu'il préconise dans l'interview de ce numéro.

Interview pages 6 et 7 et article page 19

EN VITESSE

BLS Cargo investit

■ BLS Cargo SA va acheter 15 nouvelles locomotives marchandes, destinées au parcours entre la Hollande et l'Italie. C'est Siemens qui a été choisie et les 15 locomotives seront livrées en totalité d'ici à 2018. Les premières devaient toutefois déjà circuler dans la deuxième moitié de 2016.

Hans Erni †

■ Le peintre et plasticien Hans Erni est décédé à Lucerne le samedi 21 mars à l'âge de 106 ans. Encore plein de vigueur, l'artiste dessinait tous les jours dans son atelier.

Son héritage artistique mêle sculptures, gravures, affiches, lithographies, céramiques, décors d'opéra, tapisseries, etc. L'artiste est surtout connu pour ses œuvres figuratives, telles que des chevaux, des nus et des colombes pour la paix.

Hans Erni a été honoré à plusieurs reprises. Il a notamment reçu le Grand Prix Europe arts plastiques (1982), la Médaille de la Paix des Nations Unies (1983), le prix du meilleur timbre-poste mondial (1988) et une médaille d'or pour l'ensemble de son œuvre remise par le Comité international olympique en 1992. Beaucoup de membres SEV connaissent l'artiste par sa tapisserie qui se trouve à l'Hôtel Bern à Berne. A noter que son père était mécanicien sur les bateaux à vapeur du lac des Quatre-Cantons.

■ CEVA

Le chantier du CEVA été interrompu 11 semaines, suite à un accident dans le forage du tunnel de Champel, en décembre dernier. Initialement, sa mise en service avait été annoncée pour la fin de 2017. En avril passé, le Conseil d'Etat communiquait un retard de vingt-deux mois. Actuellement, l'objectif fixé pour la mise en service du CEVA est décembre 2019. Une mise en circulation partielle du RER est néanmoins prévue d'ici à la fin de 2017.

Les CFF présentent un bilan annuel avec une croissance dans tous les secteurs

Plus, toujours plus: les CFF

Plus de trains, plus de passagers, plus de marchandises – et plus de personnel. Le rapport annuel 2014 des CFF est le reflet exact de la croissance du trafic ferroviaire en Suisse.

Deux chiffres sautent aux yeux dans les comptes 2014 des CFF: le recul du bénéfice dans le trafic longues distances, qui passe de 93 à 71 millions de francs. Sinon, ça va de l'avant partout, mais il faut relever le fait que CFF Cargo International est désormais dans les chiffres noirs. Le bénéfice est de 373 millions de francs, à savoir 135 millions plus élevé que l'année d'avant.

Les problèmes d'infrastructure non résolus
Même l'Infrastructure obtient



Les CFF attendent beaucoup de dynamisme ces prochains temps, mais se plaignent notamment du franc fort...

un meilleur résultat que l'année dernière, elle ne couvre cependant quand même pas les retards en matière d'entretien, qui ont encore augmenté. Les problèmes de l'infrastructure ont déjà engendré une remise à l'ordre de la part du Conseil fédéral. Et les CFF n'ont atteint qu'en partie les objectifs fixés par le Conseil fédéral.

La direction encaisse

Cette évaluation n'a pas été partagée par le Conseil d'administration des CFF: les bonus des membres de la direction du groupe, qui selon Ulrich Gygi sont liés à l'atteinte des objectifs, ont passé de 1,3 à 2 millions de francs. Andreas Meyer a à lui seul reçu 375 000 francs de bonus, presque 130 000 francs de

plus que l'année auparavant.

Ombre et lumière

La vision du chef du groupe est ambivalente: d'un côté il estime que l'introduction du SwissPass, l'exploitation totale de la ligne diamétrale à Zurich et l'ouverture du tunnel de base au Gothard amèneront beaucoup de dynamisme dans tout le système. D'autre part, Andreas Meyer met en garde contre les effets du franc fort, qui affaiblit l'économie. Sont concernés directement: Cargo International et le trafic voyageurs transfrontalier ainsi que les Ateliers. Pour 2015, les CFF ont réussi à limiter les dégâts à hauteur de 20 millions de francs, mais ils pourraient, selon Meyer, atteindre plus de 100 millions en 2016. En attendant, les pronostics sont maintenant déjà plus optimistes... *Peter Moor/Hes*

Cérémonie d'assermentation

CGN: nouveau capitaine

Menduh Luta a été promu au grade de capitaine le 25 mars dernier et a été assermenté par la préfète du district de Lausanne, Sylviane Klein. Cette cérémonie s'est déroulée sur le bateau « Lausanne », amarré au débarcadère de Lausanne-Ouchy.

Le nouveau capitaine a passé avec succès les examens théoriques et pratiques de l'OFT et a navigué à satisfaction comme aspirant-capitaine durant plus de 300 jours. Menduh Luta est né le 28 juillet 1960 en ex-Yougoslavie. Aujourd'hui domicilié à Lausanne dont il est désormais originaire, il est



Ils sont 23 capitaines assermentés à la CGN. Ici, Menduh Luta, marié et père de deux enfants. Il est membre SEV depuis des années. Le parcours professionnel de ce nouveau capitaine dans le

à la CGN le 2 mai 1995 en tant qu'aide-peintre à bord du bateau atelier «Venoge». Un an plus tard, il devient batelier et suit alors la voie du pont. Il a ainsi été nommé contrôleur II en 1997, contrôleur I en 1998, sous-timonier en 2000, timonier en 2004 et timonier-pilote en 2008. Finalement, il accède aujourd'hui au rang de capitaine.

Le capitaine Luta explique: «Ce métier est ma passion et je me suis beaucoup investi pour arriver là où j'en suis. Je remercie toutes les personnes qui m'ont aidé et cru en moi.» La CGN compte désormais 23 capitaines assermentés dans ses rangs. *comm. CGN*

monde de la navigation est hors du commun. S'il a débuté en tant que commis de cuisine sur le bateau «La Suisse» en 1983, il est entré formellement

continuent à croître

LA POSITION DU SEV FACE AU BILAN DES CFF

Le SEV rappelle que « le personnel ne doit pas être considéré seulement comme un facteur de coûts »

Le SEV n'est pas étonné du bouclement positif des comptes 2014 des CFF. Mais il n'y est question que de chiffres et on y fait entrevoir le personnel comme un pur élément de comptabilité. « Six mois après la conclusion de la CCT 2015, il nous faut déjà rappeler aux CFF qu'il s'agit là d'êtres humains », explique le SEV dans son communiqué de presse.

Le SEV reçoit tout le temps des plaintes au sujet du **manque de reconnaissance**. Souvent, la manière de traiter les demandes du personnel est mesquine, et l'encadrement du personnel s'est transformé en management du personnel. « Si les CFF veulent pouvoir compter à l'avenir aussi sur du personnel motivé, ils devront faire un travail sur eux-mêmes », souligne le vice-président du SEV Manuel Avallone, responsable du dossier CFF.

Le SEV se réjouit par contre de la volonté des CFF d'**éviter les**

baisses des rentes, malgré que la Caisse de pensions ait passablement détérioré ses bases techniques. Un accord à ce sujet a été présenté aux instances du SEV pour acceptation. Les personnes concernées directement, à savoir les collaborateurs qui sont proches de la retraite, vont être informés dans les prochains jours qu'une solution est en vue. Ils seront informés plus en détail à mi-avril, après la décision de la Conférence CCT SEV.

Le Conseil fédéral a demandé **une augmentation de la productivité aux CFF** au vu des résultats, en particulier dans le Trafic Voyageurs. Le SEV considère que la nouvelle CCT permet aux CFF une augmentation de la productivité, qui est déjà à un niveau très élevé. Au vu de la situation économique et de l'évolution des coûts, il serait apprécié que **la direction de l'entreprise donne un signe de bonne volonté en se li-**

mitant aussi à son niveau. « La direction doit servir de modèle », estime Manuel Avallone.

Les CFF feraient mieux de ne pas surcharger leur personnel en vue des deux grands défis à relever: **l'ouverture du tunnel de base du Gothard** prévue l'année prochaine, qui fait que plusieurs milliers de collaboratrices et collaborateurs doivent être formés pour effectuer de nouvelles tâches, ceci en plus de l'exploitation normale.

Il faudra en outre veiller tout spécialement à ce que **la sécurité conserve la priorité absolue** dans l'exploitation ferroviaire. Plusieurs collisions durant les premiers mois de l'année montrent qu'il faut apporter une attention particulière à ce thème. Des **contrôles doivent être effectués en priorité dans les entreprises sous-traitantes.**

SEV

ÉDITO

Il était une fois une commission des transports du Conseil des Etats (CTT-E). Celle-ci chargea le Conseil fédéral de proposer des mesures pour maintenir voire augmenter la part du trafic marchandises sur rails. Pour cette commission, le développement du transport marchandises revêtait un caractère très important, d'autant plus qu'elle savait que la quantité de marchandises à transporter allait énormément croître dans les années futures. Le Conseil fédéral recommanda alors d'accepter

« **L'avenir du trafic marchandises doit être sur les rails.** »

Philipp Hadorn, secrétaire syndical SEV
(responsable du team Cargo, entre autres)

cette demande et les deux chambres acceptèrent. Un rapport de 108 pages de l'Office fédéral responsable (OFT) en résulta. Ce rapport expliqua que nous vivions dans un monde quasi totalement régi par le marché. Un transfert sur les rails ne devrait par conséquent rien coûter. De plus, il serait encore mieux que la bonne vieille entreprise CFF soit libérée de son devoir légal de transporter des marchandises.

Le syndicat SEV, qui s'engage depuis longtemps pour un transfert du trafic marchandises sur les rails, est effrayé par ce point de vue et met en garde. Lors d'auditions auprès de la commission des transports, le SEV a bien démontré que ce concept ne répond ni au mandat donné ni aux exigences des défis à venir. Des membres alliés du Conseil national ont déposé des demandes en commission et au Parlement. La majorité du Conseil national a accepté cette révision totale manquée de la loi sur le transport marchandises, lors de sa session de printemps. Même les CFF et les autres entreprises de chemins de fer se sont réjouis de cette nouvelle liberté. Le lobby routier a lui pris un gros bol d'air frais. En plus, une autre motion de la commission du national (CFF-N) a également su rallier une majorité. Celle-ci demande au Conseil fédéral de préparer un document sur la manière dont la part de trafic marchandises des CFF pourrait être gérée hors des CFF, par une entreprise indépendante. On ne sait pas si les CFF vont maintenant se réveiller et se rendre compte de qui se soucie vraiment d'une politique des transports orientée vers l'avenir, avec des chemins de fer intégrés et de qui sont donc ses partenaires. Car le Conseil des Etats peut encore apporter des modifications.

Le directeur de l'OFT aura l'opportunité lors du Congrès SEV d'expliquer comment il voit la suite et comment il pense empêcher que cette façon de jouer à l'apprenti sorcier ne tourne au cauchemar.

Initiative AVSplus

Indifférence totale

La Commission de la sécurité sociale et de la santé publique du Conseil des Etats (CSSS-E) ne prend pas au sérieux les inquiétudes de nombreux retraités.

Elle refuse une hausse des rentes de toute urgence nécessaire, comme le propose l'initiative populaire AVSplus. Sa majorité ne veut pas savoir que l'actuel niveau des rentes est

insuffisant pour les personnes à bas ou moyen revenu, notamment de nombreuses femmes. La situation des personnes sans 2^e pilier ou dont le 2^e pilier est extrêmement modeste devient précaire.

Contrairement à ce que prétend la CSSS-E, le rapport coûts-avantages de l'initiative AVSplus est bon. La rente AVS est la principale source de revenu pour beaucoup de personnes âgées. Pour elles, avoir 200 francs de plus par mois

dans le porte-monnaie (350 pour les couples) représente un allègement substantiel. Des quatre milliards estimés que coûterait l'amélioration des rentes, deux seraient déjà couverts avec un impôt national sur les successions. Et il serait possible de couvrir 2,2 milliards supplémentaires si l'impôt sur le tabac allait directement et intégralement dans la caisse de l'AVS sans passer par celle de la Confédération.

USS

Franc fort: il n'y a pas de pilote dans l'avion

Les conséquences du franc fort pour les transports publics, en particulier les chemins de fer, commencent à se préciser. Elles se concentrent sur trois composantes de l'économie nationale: le trafic de transit européen (qui conditionne la rentabilité des NLFA), le transfert de la route au rail voulu par le peuple, les conséquences sur l'avenir à court et moyen termes des infrastructures touristiques publiques. Du concret.

A propos du trafic de transit, les trois entreprises ferroviaires concurrentes BLS, CFF Cargo et Crossrail, dans un communiqué commun, ont confirmé que ce trafic ne peut plus couvrir ses coûts suite au franc fort. Un camionneur très engagé dans le trafic combiné, le conseiller national UDC Ulrich Giezendanner, a été très clair devant le parlement: « Le trafic combiné souffre énormément du franc fort, il va au tombeau, nous devons agir, aujourd'hui! » Les défenseurs du tourisme sont aussi montés aux barricades. Mais rien n'y a fait. La majorité de droite, au nom de son dogme anti-Etat, a balayé toutes les velléités de mesures d'accompagnement.



Le chef du groupe UDC, le Bernois Adrian Amstutz, a même ajouté une couche: ce n'est pas du franc fort dont souffre l'économie, c'est du poids des employés et fonctionnaires...

Dans l'immédiat, les contrats de trafic de transit signés avant le 14 janvier continuent de s'appliquer. Mais ils arriveront progressivement à échéance d'ici quelques mois. Seront-ils renouvelés? A quels prix puisque la droite économique ne veut pas entendre parler d'une baisse du coût des sillons ferroviaires? Avec quelles conséquences sur les conditions de travail des agents du terrain? Et quelles conséquences pour les entreprises CFF et BLS?

Les CFF viennent de publier leurs résultats pour 2014. Deux aspects à propos du franc fort: tout d'abord, l'entreprise, du fait de la situation concurrentielle très favorable à la route, ne veut pas toucher aux tarifs; la décision est logique bien sûr, mais surtout responsable. Ce qui n'est pas du tout le cas de la majorité de droite qui oubliant sa totale responsabilité dans l'affaire du rattrapage des insuffisances de l'entretien des infrastructures, fixe des objectifs financiers inatteignables pour l'entreprise, en voulant même augmenter le prix des sillons de 100 millions dès 2017! Le second aspect porte précisément sur ce rattrapage dans l'infrastructure qui plombe les comptes de l'entreprise et sa dette. L'audit de 2009 avait estimé ces besoins à 2,5 milliards. Pour l'entreprise, ils sont absolument prioritaires. La majorité de droite du parlement s'en moque éperdument.

Le Conseil fédéral doit assurer le bien du pays (Schneider-Ammann n'est que l'inactif de service). Le franc fort lui est imposé de l'extérieur. Comment gérer au mieux cette contrainte, entre au-

tres, sur le plan du réseau ferroviaire, dans la continuité des décisions du peuple (NLFA, Rail 2000, FAIF)? La Banque nationale (BNS) préconise pour faire baisser le franc que la Suisse (grandes entreprises, caisses de pensions, investisseurs privés) investisse à l'étranger. Selon la logique libérale célébrée par notre droite, cette démarche va obligatoirement améliorer à terme la capacité des concurrents de notre économie nationale. Il y a mieux à faire avec les liquidités dont on ne sait que faire: investir ici dans ce qui est utile au peuple. Par exemple, dans les infrastructures ferroviaires pour les mettre au niveau du volume de l'ensemble des trafics voyageurs et marchandises; par exemple, pour systématiser les trains de ferroutage de 750 m/1000 m, garantie de gains considérables de productivité; par exemple, pour moderniser et équiper l'axe Sud Simplon avec l'ETCS au même niveau que le Gothard (y compris en Italie bien sûr) pour en faire un binôme rentable européen, capable de mettre sur le rail bien plus d'un million de camions en transit qui encombrant nos routes et celles de nos voisins (solution gagnant-gagnant); par exemple, pour développer les infrastructures de transport touristique afin d'améliorer l'attrait des régions et de garantir l'avenir de cette branche économique, etc.

La BNS n'est qu'un organe technique qui n'a que faire du bien du peuple. La majorité de droite du parlement ne s'intéresse qu'à baisser les impôts pour les entreprises qui la subventionnent. Quand donc le Conseil fédéral prendra-t-il le pouvoir en matière de franc fort et utilisera-t-il les opportunités financières actuelles pour investir dans le bien du peuple?

Michel Béguelin

**ENSEMBLE NOUS
SOMMES TOUJOURS
PLUS FORTS**

Recrute des collègues, fais-les adhérer au SEV et tu recevras de nouvelles primes attractives!



Conférence CCT TL-LEB

Carton jaune à la direction des tl

Alors que les négociations pour le renouvellement de la CCT TL-LEB sont dans l'impasse, plus de 80 membres SEV ont distribué un carton jaune à la direction le 24 mars dernier. L'exemple des TPG a été âprement discuté dans la salle.

La grogne est toujours bel et bien là dans ces négociations qui durent depuis une année, comme l'a rappelé le président de la section, Carmelo Scuderi: «Et nous allons encore avoir besoin de notre détermination et de notre cohésion.» Chris-

pondraient quoi? Les usagers décideraient donc de votre salaire», a dénoncé Christian Fankhauser.

Et pour les non-conducteurs, le salaire au mérite aurait pour conséquence qu'une très bonne évaluation ne vaudrait pas la même chose que l'on soit en classe 1 ou 8. «Il était pourtant question de récompenser l'effort. Or, cet effort n'a pas la même valeur selon le salaire que l'on touche. Ce n'est pas cohérent», a estimé le secrétaire syndical.

Dans ce contexte tendu, les suppressions annoncées des indemnités de résidence et du soutien aux primes maladie

riat social et qui tente de diviser le personnel. «Il ne faut pas confondre les TL avec une entreprise privée. Actuellement, la direction n'est pas à la hauteur», a relevé cet ancien président de section. Il a assuré aux actifs que les retraités viendraient prêter main-forte en cas d'action plus musclée. La grève a été évoquée. Une perspective que d'aucuns jugent inéluctable et nécessaire. «Si ce fut possible à Genève... alors pourquoi pas ici?» Mais pour l'heure, il est bien question d'opération ton durci pour des négociations qui reprennent le 2 avril avec une journée d'action le 23 avril. La



L'assemblée donne un carton jaune à la direction des tl.

tian Fankhauser lui a emboîté le pas et ironisé sur des négociations mises à mal par l'obstination d'une direction qui veut imposer son salaire au mérite: «On entend des collègues dire qu'avant c'était mieux. Parfois, je pense que c'est vrai. Ça fait six mois qu'on négocie le système salarial et que nos propositions sont toujours balayées!», a tonné le secrétaire syndical.

Dans la dernière version de la direction, les conducteurs seraient soumis à un salaire au mérite collectif. Et sur quels critères d'évaluation? «On demanderait aux usagers ce qu'ils pensent... Ces jours il y a eu des pannes auxquelles vous ne pouviez rien. S'ils sont interrogés quelques jours après un tel incident, les clients ré-

des ex-LEB ont été vertement critiquées: «Si ce cap est maintenu, le train de Chauderon, nous l'arrêterons nous-mêmes», a averti Christian Fankhauser, en référence à la récente panne sur la ligne LEB. «Lors de l'annonce de la fusion, le Conseil d'Etat avait assuré qu'il n'y aurait pas de perte de salaires pour le personnel LEB!» Carmelo Scuderi a pointé du doigt la communication particulièrement revêche des TL. «Néanmoins, je constate que ces tentatives de division ne font pas mouche chez les collègues.»

Pas une entreprise privée!

Dans la salle, des retraités ont mis en exergue le manque d'attractivité d'une entreprise qui ne respecte pas le partena-

pression est sur la direction qui ne veut pas rompre les négociations. «Et nous, nous ne les rompons pas, de même que nous ne résilierons pas la CCT actuelle au 30 juin, le dernier délai pour la faire. Le texte actuel serait reconduit automatiquement si personne ne le dénonce. Et nous préférons le statu quo à un mauvais accord», a martelé Christian Fankhauser. Il n'est pas pour autant interdit de penser ou d'espérer que, fonçant dans le mur, la direction aura pris la mesure du blocage que son système salarial engendre. Une meilleure proposition sera-t-elle sur la table des négociations ce jeudi matin? En cas de nouveau «niet», le conflit est d'ores et déjà appelé à s'envenimer. **Vivian Bologna**

CHRONIQUE

Pourquoi tu l'achètes pas en France?

A peine la BNS avait décidé de supprimer le taux plancher, à peine le cours de l'euro s'est approché du cours du franc que les magasins de France voisine se sont vus «dévalisés» par les Suisses. Pour payer leur cordon-bleu, leur yaourt ou leur baguette moins chers, certains Suisses sont prêts à faire des kilomètres en voiture et à perdre bien du temps.

J'achète régulièrement des habits sur un site de vente par correspondance pour mes filles. Il y a le site XXX.ch et le site XXX.fr. Je commande sur le site XXX.ch, logiquement, puisque j'habite en Suisse et je travaille en Suisse. Certes, j'habite à 20 minutes de la France, mais mon salaire, il est suisse. Celui de mon mari également. Une amie me dit: «Mais commande sur le site français, c'est moitié meilleur marché! Moi c'est ce que je fais. Et désormais, une fois par semaine, je vais faire de grandes courses en France, tout est tellement meilleur marché. Ici, on s'en sort plus.» Or, la même amie a une maison magnifique, une immense voiture neuve, des armoires pleines à craquer, etc.» Allez comprendre!

Quand on me dit d'aller voir en France si je trouve ce que je cherche meilleur marché, je réponds toujours la même chose: «Je travaille en Suisse, j'achète en Suisse.»

J'ai grandi dans un petit village de 200 habitants. Mon père y tenait la banque du village, la caisse-maladie du village, le secrétariat communal, l'office d'état civil. Ma mère gérait le service de soins à domicile. Il y avait une école, une poste, un magasin. Aujourd'hui? La commune a fusionné avec quatre autres villages, il n'y a même plus de guichet communal, bien que son maintien ait été promis lors du vote sur la fusion. Les classes sont supprimées les unes après les autres. La poste va être fermée fin mai. Cela fait belle lurette qu'il n'y a plus de guichet de la banque, plus d'office de la caisse-maladie. Tout est à 10 kilomètres, voire plus. Seul survit pour l'instant le magasin du village. Mais si tout le monde va faire ses courses ailleurs, ça ne va plus durer bien longtemps.

En allant acheter ma baguette dans la boulangerie du coin, en allant acheter les dix-heures de mes filles dans le petit magasin du quartier, je croise du monde, on discute...

Certes, ça coûte un peu plus cher. Mais au moins, je n'achète pas n'importe quel produit suremballé, en promotion, que j'oublierai dans mon frigo et que je devrai jeter à la poubelle car dépassé de date...

Henriette Schaffter

Rudolf Strahm à propos du franc fort: «J'attends toujours une justification économique de l'abandon du cours plancher»



« Il faut des prix à l'importation plus bas »

L'industrie d'exportation, le secteur touristique et les entreprises de transport opérant au plan international souffrent tout particulièrement depuis que la BNS a, à la surprise générale, mis fin au cours plancher du franc suisse par rapport à l'euro. Une forte pression est exercée sur les salariés concernés et les milieux politiques de droite profitent de la crise pour revendiquer dérégulation, baisses d'impôts et démantèlement de l'Etat. Rudolf Strahm, ex-Monsieur Prix, économiste et ancien conseiller national socialiste, s'exprime à ce sujet.

■ **contact.sev:** Vous avez critiqué la BNS dans un article intitulé « Cette thérapie de choc était-elle nécessaire? », publié le 3 février dans deux quotidiens allemands. Peut-on dire avec le recul qu'il s'est en fait agi d'un mini-choc, comme l'a relevé la BNS?

Rudolf Strahm: la BNS a déclenché une véritable onde de choc au plan monétaire. L'impact de celle-ci sur les entreprises varie. Mais il faut considérer que les banques centrales n'ont pas pour usage de provoquer de tels chocs. La règle observée s'in-

titre « Forward Guidance ». Elle signifie que les marchés sont préparés psychologiquement et que les conditions cadres sont modifiées par petits, voire très petits pas.

■ **Le président de la BNS Thomas Jordan a déclaré: le maintien du cours plancher aurait coûté trop cher à l'économie en comparaison avec ce qu'il apporte. Est-ce fondé?**

Cela reste à prouver! Au vu des expériences faites peu après le 15 janvier, je considère cette affirmation peu honnête intellectuellement, tant il est vrai que ni l'annonce de la BNS selon laquelle elle allait inonder le marché d'euros, ni les élections en Grèce n'ont déclenché de choc monétaire. La situation est demeurée stable à l'échelle mondiale! Ce, parce que les marchés financiers avaient précisément été préparés psychologiquement à l'annonce de la « Forward Guidance ».

■ **Lors des délibérations au Conseil national au sujet du franc fort le 18 mars, des représentants des partis bourgeois ont déclaré que le cours plancher instauré en 2011 était une solution provisoire retenue dans l'urgence, à laquelle il fallait bien mettre fin un jour ou l'autre. A votre avis?**

C'est ce qui est affirmé après coup. Or, je me souviens que la Banque nationale a annoncé exactement le contraire à de multiples reprises en indiquant qu'elle défendrait le cours du franc contre vents et marées. J'attends toujours une justification économique de l'abolition du cours plancher.

■ **Faut-il à nouveau instaurer un cours plancher explicite du franc par rapport à l'euro?**

Une telle revendication n'a plus de sens aujourd'hui. Un cours plancher ne serait plus crédible sur les marchés financiers et auprès des spéculateurs, avec le directoire actuel de la Banque nationale. Les acteurs agissant sur les marchés financiers s'attendent au contraire à ce que la BNS n'accroîtra plus massivement son bilan. La revendication de l'USS de fixer un nouveau cours plancher me paraît irréaliste à ce stade. Personne n'y croit d'ailleurs. Ce qui demeure en revanche nécessaire, c'est de poursuivre sur la voie des intérêts négatifs en prévoyant même une nouvelle baisse des intérêts pour les placements étrangers, indépendamment de ce qu'il en coûtera. La revalorisation du franc est à l'origine du principal préjudice causé à l'économie nationale.

■ **Thomas Jordan considère que les intérêts négatifs doivent s'appliquer à tous les acteurs pour avoir un effet: des exceptions ne sont-elles vraiment pas possibles, par exemple en faveur des caisses de pension et des investisseurs suisses?**

Je pense que l'on pourrait faire de telles exceptions. Les investisseurs institutionnels suisses n'influencent en effet pas prioritairement le cours de change, puisque leurs opérations de rapatriement de devises sont très limitées. Il faut se servir des intérêts négatifs pour renchérir et stopper les placements étrangers. La BNS n'a toujours pas donné de justification économique de sa politique.

■ **Les prix des produits importés devraient baisser en raison du franc fort. Est-ce que cela fonctionne correctement?**

De façon très limitée. Pour preuve, une expérience concrète: de décembre 2010 à décembre 2014, les prix à l'importation auraient dû baisser d'environ 20% du fait de l'appréciation du franc. Or, l'indice des prix à l'importation, qui prend en considération toutes les importations de manière pondérée, révèle que leurs prix n'ont baissé que de 6%, soit trois fois moins que ce qui aurait dû être enregistré. Je ne comprends pas pourquoi les re-

présentants des syndicats rejettent un durcissement de la loi sur les cartels, par lequel on entend corriger les prix surfaits des produits importés. En tant qu'ancien surveillant des prix, je relève ceci: par rapport à cette question spécifique, les syndicalistes Daniel Lampart et Corrado Pardini mènent un faux combat et ne défendent pas les intérêts de leur base. Ce supplément perçu en Suisse ne sert en effet que les intérêts des fournisseurs étrangers et ne profite à personne en Suisse. La base syndicale « vote avec ses pieds ou avec ses roues » en allant faire ses courses à l'étranger.

■ **L'industrie et les arts et métiers exigent des baisses d'impôts, moins d'Etat et la dérégulation. Des entreprises ont allongé le temps de travail et baissé les salaires. Dans quelle mesure de telles exigences se justifient-elles ou sont-elles exagérées?**

Chacun exige maintenant la thérapie qu'il a toujours eue dans son répertoire politique. Nous connaissons ces exigences en matière de dérégulation depuis des années! Un allongement limité du temps de travail à court et à moyen terme peut certes se justifier dans le cadre de « l'article de crise » et du travail à temps partiel. Mais les entreprises devraient ap-

BIO

Rudolf Strahm est né en 1943 dans l'Emmental. Après un apprentissage de laborantin et des études en chimie dans une école d'ingénieurs, il a travaillé cinq ans dans l'industrie chimique bâloise. Il a ensuite dirigé diverses associations après avoir étudié l'économie d'entreprise et l'économie politique à l'Université de Berne. Il a siégé au Conseil national (PS) de 1991 à 2004, avant de remplir la fonction de surveillant national des prix de 2004 jusqu'à sa retraite en 2008. Il a ensuite assumé divers mandats dans l'enseignement. Il habite à Herrenschwand en BE.



L'ex-Monsieur Prix exige en priorité des prix à l'importation plus bas.



Protestation d'Unia contre les pertes d'emplois, lors des débats au Conseil national le 18 mars.

porter une justification et présenter leurs comptes.

■ A votre avis, que devrait-on faire en priorité pour soutenir l'industrie domestique?

L'abaissement des prix à l'importation constitue la mesure la plus importante, la plus efficace globalement et la moins douloureuse, comme je l'ai déjà indiqué. Une telle mesure ne profite pas seulement aux consommateurs, elle réduit aussi la charge financière des entreprises. Il faut en outre que la pression exercée sur la BNS soit maintenue, afin qu'elle continue à percevoir un intérêt négatif. Celui-ci est en effet déjà remis en cause par des groupes d'investisseurs.

■ Dans quelle mesure un franc fort sert-il les intérêts du secteur financier?

Je crois que le secteur financier s'est brûlé lui-même les doigts: appelant de leurs vœux une revalorisation du franc, certains groupes d'investisseurs avaient requis haut et fort, à l'approche de Nouvel An, l'abandon du cours de change. Ils sont maintenant plus mal lotis avec l'intérêt négatif et perdent davantage en comparaison avec le statut précédent.

■ Une pression a-t-elle même été exercée sur la BNS pour supprimer le cours plancher,

parce qu'il est plus facile d'imposer la dérégulation et des détériorations des conditions de travail en période de crise monétaire?

Oui, c'est certain. Mais l'incertitude la plus frappante est venue du directoire même de la Banque nationale, qui a annoncé l'instauration d'un intérêt négatif de $-0,25\%$ peu avant Noël. Il ne l'a cependant pas mis en application par exemple dans la nuit qui suivait, mais s'est contenté d'indiquer à l'avance la date de sa mise en vigueur, soit le 22 janvier 2015. Cela a été une source d'incertitude pour les milieux financiers. Dès ce moment, une partie des acteurs n'a plus cru à la fermeté de la BNS. S'est ajouté le fait que les groupes d'investisseurs qui composent la droite conservatrice (Jansen, Schildknecht, Geiger, Hummler) ont demandé à l'unisson l'abandon du cours plancher. Force est de relever que l'actuel directoire de la BNS dépend aussi du courant dominant.

■ Dans quelle mesure la Banque nationale peut-elle ou doit-elle être indépendante? Doit-elle être structurée différemment pour être crédible?

La Banque nationale doit être indépendante en n'annonçant pas à l'avance les décisions

qu'elle prend, voire en ne soumettant pas celles-ci pour approbation. Mais l'obligation des trois personnes qui composent le directoire de la BNS de rendre compte de la situation est aujourd'hui insuffisante. Plus une instance est petite, plus le risque de prendre des décisions erronées est

grand. Il faut procéder en Suisse à une réforme de la gouvernance de la BNS lorsque la polarisation actuelle aura un tant soit peu faibli en prévoyant une obligation formelle plus claire de rendre compte (ex post) de la situation aux autorités, une instance de décision élargie et,

enfin et surtout, un pluralisme des points de vue au sein du directoire de la BNS. La politique monétaire est en effet aussi influencée par les convictions idéologiques, par les intérêts dont elle dépend et par le courant politique dominant. *Interview réalisée par écrit. Questions posées par Markus Fischer.*

La BNS relativise la crise et maintient son orientation

Le 19 mars, le président de la Banque nationale suisse, Thomas Jordan, a défendu l'abandon du cours plancher de 1.20 franc pour 1 euro. Comme il fallait s'y attendre, l'afflux massif d'euros de la Banque centrale européenne a affaibli la devise. La BNS aurait par conséquent dû acheter des centaines de milliards d'euros pour maintenir le cours plancher du franc. Thomas Jordan s'est dit convaincu que le coût aurait été absolument disproportionné par rapport aux avantages qui pouvaient être attendus du maintien du cours plancher.

Le président a de surcroît présenté des prévisions selon lesquelles l'économie helvétique croîtra d'environ 1 % en 2015, ce qui représente encore la moitié de la croissance enregistrée en 2014. L'économie mondiale est résiliente. Les USA et l'Europe se caractérisent respectivement par une reprise économique et par une embellie. Thomas Jordan a concédé que le chômage allait

«légèrement augmenter». L'appréciation subite du franc a renchéri les produits suisses à l'étranger et les vacances en Suisse pour les touristes étrangers. Les produits étrangers sont devenus meilleur marché en Suisse, ce qui nuit aux fabricants helvétiques. Thomas Jordan ne table cependant pas sur une récession. Il pense que les prix augmenteront à nouveau à partir de 2017 et que le franc s'affaiblira, car il est encore «sensiblement surévalué» au taux actuel d'environ 1.06. La BNS combattra une revalorisation du franc en achetant à nouveau des devises au cas où une vague financière déferlerait à nouveau sur la Suisse.

Le président de la BNS considère que le taux directeur négatif de la BNS de $-1,25\%$ à $-0,25\%$ instauré au début de l'année sur le libor à trois mois, d'une part, et l'intérêt négatif de $0,75\%$ perçu sur les dépôts bancaires auprès de la BNS (à partir d'un montant exempté), d'au-

tre part, demeurent nécessaires pour rendre les placements financiers en Suisse peu attrayants et pour continuer à combattre une appréciation du franc. Et de conclure: «Il n'y a en l'occurrence pas d'autre solution dans le contexte actuel.»

Thomas Jordan estime que les répercussions des intérêts négatifs sur les épargnants et les caisses de pension sont acceptables, car les avoirs issus de l'épargne ont vu leur valeur s'apprécier à la faveur du franc. Il entend se pencher sur la question de la suppression des exceptions accordées jusqu'ici pour les comptes du secteur public, telle la caisse de pension de la Confédération (Publica), au lieu d'envisager l'exemption de l'ensemble des caisses de pension du paiement des intérêts négatifs, comme le demande le secteur. «Pour déployer ses effets, cet instrument doit s'appliquer à tous les acteurs», a martelé Thomas Jordan.

sda/Fi



Besser unterwegs. 

Rund 3'000 engagierte Mitarbeitende sorgen dafür, dass jedes Jahr 60 Millionen Fahrgäste und jeden Tag 35'000 Tonnen Güter zuverlässig und sicher ihr Ziel erreichen. Wir gestalten die Bahn und den öffentlichen Verkehr aktiv mit und sind dank unserer regionalen Verankerung nahe bei den Kunden. Verstärken Sie unser bestehendes und aufgestelltes Lokführer/innen-Team als

Lokomotivführer/innen Kategorie B in Fribourg, Neuchâtel, Biel/Bienne und Bern

Ihre Herausforderung: Sie führen an der Spitze der BLS-Personenzüge unsere Reisegäste sicher und pünktlich an das Reiseziel. Im Regionalverkehr gewährleisten Sie zudem einen professionellen Kundenservice und tragen zum guten Bild unseres Unternehmens bei.

Ihr Beitrag: Sie verfügen über eine erfolgreich abgeschlossene Weiterbildung als Lokomotivführer/in der Kategorie B, gemäss VTE. Zudem verfügen Sie über einen Fahrausweis Kategorie B für Strassenfahrzeuge. Mit einem ausgeprägten Dienstleistungsbewusstsein können Sie aktiv auf die Bedürfnisse unserer Kunden eingehen. Sie haben deutsche oder französische Muttersprache mit Kenntnissen der anderen Sprache auf dem Niveau A1 (Telc oder Delf).

Steigen Sie ein! Ein persönliches, wertschätzendes Umfeld bietet Ihnen beste Voraussetzungen Ihre Stärken und Ideen einzubringen und die Zukunft der BLS mitzugestalten. Die Vielfalt des öffentlichen Verkehrs wird Sie faszinieren.

Wollen Sie etwas bewegen? Ergänzende Informationen und die detaillierten Stellenausschreibungen finden Sie unter www.bls.ch/jobs

zuverlässig, ambitioniert, sympathisch



www.bls.ch

Le Conseil national donne une mauvaise direction au trafic marchandises

Consterné par la position du Parlement

Les décisions du Conseil national sur la Loi sur le transport des marchandises menacent l'avenir du trafic marchandises par rail en Suisse.

Partant d'une fausse idée sur la concurrence et le financement, le Conseil national veut priver toute la branche de

bases solides pour l'avenir. «Le Conseil national n'a pas posé les bons jalons à l'occasion du traitement de la Loi sur le transport des marchandises», résume le conseiller national et secrétaire syndical Philipp Hadorn, qui est responsable du dossier Cargo au SEV. Alors que les conseillers nationaux et secrétaires syndicaux SEV Edith Graf-Litscher et Philipp Hadorn se sont engagés

avec nos alliés pour un renforcement du trafic marchandises, une majorité bourgeoise exige que:

- le trafic marchandises ne fasse pas partie du service de base;
- aucun objectif de transfert du trafic ne soit défini;
- l'autofinancement du trafic marchandises soit défini en tant que but suprême en fermant les yeux sur les avantages accordés à la route;
- les CFF soient déliés du devoir légal de transporter les marchandises.

Le comble du fourvoisement a été atteint par le Conseil natio-

nal lorsqu'il a remis une motion de sa commission des transports (CTT-CN) demandant au Conseil fédéral de soumettre au Parlement un projet de transfert du secteur du transport de marchandises des CFF (CFF Cargo SA) à une entreprise indépendante en dehors des Chemins de fer fédéraux.

«Si une telle chose était appliquée, cela serait un coup mortel assené à une grande partie du trafic marchandises par rail effectué actuellement en Suisse, et cela signifierait un gigantesque transfert sur la route», déclare Philipp Hadorn, et d'ajouter: «Il n'est pas

acceptable que les parties rentables du trafic marchandises apportent des bénéfices au secteur privé alors que le service de base est démantelé.»

«Notre seul espoir réside maintenant dans la réaction du Conseil des Etats: celui-ci peut encore freiner cette malheureuse tendance qui s'attaque au trafic marchandises», souligne Edith Graf-Litscher. Le SEV va encore intensifier ses actions afin d'exercer son influence sur l'avis des parlementaires, en vue du traitement par le Conseil des Etats.

SEV

Elections CoPe: délai fixé au 8 avril

Le SEV en appelle à ses membres

Les collaborateurs CFF ont jusqu'au 8 avril pour déposer leur candidature aux élections CoPe.

Après la conclusion d'une nouvelle CCT aux CFF et à CFF Cargo vient forcément la période des élections dans les commissions du personnel. Il est maintenant temps de s'annoncer pour la prochaine période administrative. Les CoPe sont présentes à trois niveaux: surface, division et groupe. Il y a des élections pour les deux premiers niveaux, tandis que la CoPe Groupe est formée de membres des CoPe Divisions. Les syndicats se chargent de l'application de la CCT tandis que les CoPe sont responsables des questions internes, surtout liées au quotidien à la place de travail.

Participation

Les CoPe veillent, dans le cadre de la participation à l'entreprise, au respect et à l'application des dispositions normatives de la CCT. Ils représentent les intérêts de tous les collaborateurs soumis à la CCT et accompagnent les CFF lorsqu'il en va de questions ou de projets en lien avec la participation.

Délai de dépôt de candidature

Les employés intéressés ont jusqu'au 8 avril pour se porter candidat. Sont éligibles les personnes qui travaillent à 50% ou plus, qui ont fini leur temps d'essai et qui ont un contrat de travail à durée indéterminée. Le SEV souhaite que ses membres soient actifs dans les CoPe. Le règlement d'élections prévoit que les personnes syndiquées bénéficient d'une inscription simplifiée: pas de récolte de signatures nécessaire, si l'annonce se fait par le SEV.

C'est maintenant!

Les personnes intéressées doivent s'adresser à leur président de sous-fédération ou directement auprès de Jürg Hurni, secrétaire syndical chargé de coordonner ces élections (juerg.hurni@sev-online.ch). Passé le délai, la commission d'élections déterminera s'il y a trop peu ou trop de candidatures selon les sièges disponibles par circonscription électorale et s'il y a lieu de procéder à des élections écrites en juin ou si les candidats sont élus tacitement. *pmo/Hes*

«Je suis aussi un spécialiste Telecom»

Cara Hohmann
Agente de train

«Je suis aussi une agente de train»

Christian Suter
Spécialiste Telecom,
Président central BAU

Beim SEV spielt die Solidarität:
Au SEV, on joue la carte de la solidarité.
Solidarietà: la carta vincente del SEV.

«Je suis aussi une agente de train»

Christian Suter
Spécialiste Telecom,
Président central BAU

«Je suis aussi un spécialiste Telecom»

Cara Hohmann
Agente de train

Beim SEV spielt die Solidarität:
Au SEV, on joue la carte de la solidarité.
Solidarietà: la carta vincente del SEV.

Le SEV présente une contre-expertise sur les usages dans la branche du trafic marchandises

«Les conditions de travail de la branche, qui englobent les salaires, sont déterminées sur la base des conditions des entreprises ferroviaires suisses.»

Marco Donatsch, expert



Des salaires suisses sur les rails suisses

Le SEV a envoyé au DETEC une expertise qui ne pouvait être plus claire: les entreprises en Suisse doivent payer les mécaniciens de locomotive avec des salaires qui sont d'usage dans la branche en Suisse, indépendamment du fait qu'ils roulent à l'intérieur du pays ou hors des frontières.

Les personnes concernées ont réagi avec indignation lorsque, à la mi-janvier, l'Office fédéral des trans-

ports a présenté une «analyse» sur l'interprétation des pratiques conformes à la branche dans le transport ferroviaire de marchandises. Le bureau Eco-plan, pourtant renommé, et le juriste Kurt Moll en étaient venus à la conclusion qu'il n'y a pas qu'une seule branche de transport ferroviaire de marchandises en Suisse, mais qu'il fallait faire la distinction entre le trafic intérieur et le trafic transfrontalier. Avec la conséquence que pour le trafic transfrontalier, des salaires plus bas seraient licites car, dans ce cas, les pratiques d'usage dans la branche sont aussi définies avec les chemins de fer étrangers.

Freinage d'urgence

Le SEV a tout de suite réagi en annonçant au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) qu'il allait lui aussi faire analyser la situation juridique. Il faut dire que le danger courait que l'OFT, par excès de zèle, n'édicte immédiatement une directive qui fixerait des salaires différents conformes à la branche. Grâce à la rapidité de la réaction, on a pu au moins éviter cela: fin février, le DETEC annonçait que les éventuelles requêtes sur ce thème devaient être transmises jusqu'à fin mars.

Contre-expertise sans ambiguïté

Le SEV a alors décidé d'envoyer au DETEC une expertise juridique de deux juristes zurichois, Marco Donatsch, juge au tribunal administratif, et Stefan Schürer, chargé de cours à l'université. Celle-ci conclut clairement: l'article sur les pratiques d'usage dans la branche de la Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) «doit s'appliquer sans distinction à toutes les entreprises ferroviaires qui demandent une autorisation d'accès au réseau selon le droit suisse». Et les juristes précisent encore que «les conditions de travail de la branche, qui englobent les salaires, sont déterminées sur la base des conditions des entreprises ferroviaires suisses».

Protection des salaires au lieu de libéralisation

Donatsch/Schürer contredisent clairement et de manière frontale les conclusions qu'ont tirées les experts de l'OFT. Ces derniers avaient aussi clairement expliqué sous quelles conditions ils avaient travaillé: «Le législateur a accordé la priorité à la libéralisation et à l'ouverture du marché dans le transport ferroviaire de marchandises ainsi qu'au renforcement du transport ferroviaire de marchandises par rapport au transport routier de mar-

chandises». Autrement dit, la priorité de l'OFT n'est pas la protection de la main-d'œuvre suisse contre le dumping social mais bien la libéralisation du trafic marchandises.

Cette interprétation des discussions qui avaient eu lieu à l'époque dans les commissions du Conseil national et du Conseil des Etats ne résiste en tout cas pas à un examen plus approfondi. Pour Donatsch/Schürer, il est clair qu'à

l'époque le Parlement avait agi pour la protection du marché du travail suisse.

Pas d'indices en faveur d'une distinction

Ils constatent en outre que le texte de loi et les discussions au Parlement ne donnent pas un seul indice en faveur d'une distinction en plusieurs branches: «Une différenciation entre les entreprises ferroviaires qui œuvrent dans le trafic inté-

INFO

Les deux expertises interprètent l'article de la **Loi fédérale sur les chemins de fer** qui détermine sous quelles conditions une entreprise de transport ferroviaire reçoit une autorisation d'accès au réseau:

Article 8d, al. 1 LCdF

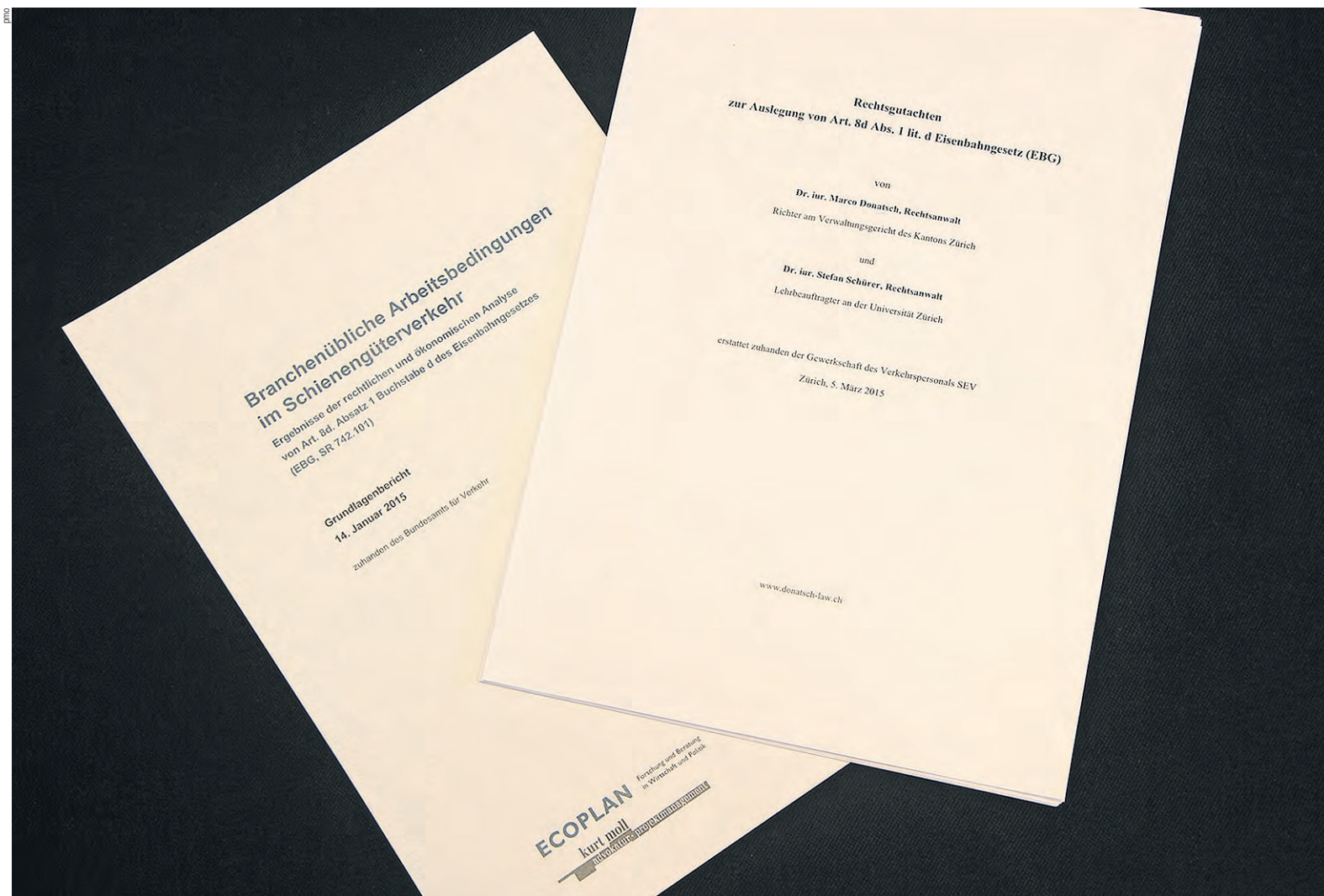
L'OFT octroie l'autorisation d'accès au réseau lorsque l'entreprise remplit les conditions suivantes:

- elle dispose d'une organisation suffisante de même que des connaissances et de l'expérience qui lui permettent de garantir une exploitation sûre et fiable;
- elle dispose d'une capacité financière et d'une couverture d'assurance suffisantes;
- elle satisfait aux exigences en matière d'honorabilité s'appliquant aux responsables de la gestion;
- elle respecte les dispositions du droit du travail et les conditions de travail de la branche;**
- elle a son siège en Suisse.

Conclusions de Eco-plan/Moll (mandataire OFT)

«Dans le paysage du transport ferroviaire de marchandises suisse, il faut distinguer *deux branches indépendantes l'une de l'autre* pour définir les conditions de travail conformes à la branche dans le cadre de l'article 8d, al. 1, lettre d de la LCdF:

- Entreprises de transport ferroviaires qui offrent des services de traction *dans le trafic intérieur* (trains entiers ou trafic par wagons complets). Fournir de tels services de traction n'est pas ouvert aux entreprises de transport ferroviaires étrangères. Donc, pour cette branche, seules prévalent *les conditions de travail des entreprises concurrentes suisses*.
- Entreprises de transport ferroviaires qui offrent des services de traction *dans le transport ferroviaire de marchandises transfrontalier*. Dans ce domaine, qui est ouvert aux prestataires suisses comme aux prestataires étrangers avec des certificats de sécurité suisses, *les conditions de travail de la branche sont définies d'après les entreprises de transport ferroviaires indigènes et étrangères* qui offrent de telles prestations.»



Deux expertises qui se contredisent totalement.

rieur et celles qui offrent des prestations transfrontalières n'est pas licite. La notion de branches est aussi selon le

texte de la loi un terme unique: les éléments d'interprétation ne donnent aucune indication montrant que pour le transport

ferroviaire transfrontalier de marchandises, une autre branche que celle des entreprises orientées vers le marché intérieur ferait office de référence.» Et enfin: «Une considération purement économique ne jus-

tifie aucune réinterprétation de l'art. 8, al. 1, lettre d de la LCdF. L'allégation selon laquelle la Confédération voulait instaurer une réglementation qui soumettrait les employés des entreprises ferroviaires

suisses à différentes échelles de salaires, selon le domaine d'intervention territorial et pour la même activité, ne trouve aucun fondement dans la loi.»

Les CFF et le BLS tirent à la même corde

L'indignation relative à l'attitude de l'Office fédéral des transports n'a pas été ressentie qu'au SEV mais aussi dans les deux grandes entreprises de marchandises ferroviaires CFF Cargo et BLS Cargo. Pour elles aussi, le transport ferroviaire de marchandises est une branche qui ne peut pas et ne doit pas être subdivisée. Dans ce sens, elles se sont elles aussi annoncées auprès du DETEC pour se prononcer clairement contre la division de la branche.

Peter Moor

Suite en page 12

COMPARAISON DES EXPERTISES

Conclusions de Donatsch/Schürer (mandataire SEV)

«Une norme qui concerne exclusivement des entreprises suisses, ne se réfère pas au niveau salarial appliqué dans les Etats tiers. Autrement, le but protecteur que poursuit la norme se transformerait en son contraire. L'art. 8d, al. 1, lettre d de la LCdF est cependant sans aucun doute *une norme de protection contre le dumping salarial*. Des opinions divergentes ne trouvent d'appui ni dans le matériel à disposition, ni dans le but de la loi. Il faut donc se baser sur le texte clair de l'art. 8d, al. 1, lettre d de la LCdF. Il n'y a donc *aucun élément légal permettant de faire la différence entre les entreprises ferroviaires qui transportent des marchandises à l'intérieur du pays et celles qui effectuent des transports transfrontaliers*. Les entreprises exclusivement actives dans le transport de marchandises transfrontalier et respectant les conditions d'autorisation d'accès au réseau d'après le droit suisse ne sont pas discriminées dans le sens de l'accord sur les transports terrestres, ni traitées d'une manière inégale et inadmissible dans le sens du droit constitutionnel. L'art. 8d, al. 1, lettre d de la LCdF *doit donc être appliqué sans distinction à toutes les entreprises de transport ferroviaires qui demandent une autorisation d'accès au réseau selon le droit suisse*. Les conditions de travail de la branche, englobant les salaires (voir aussi l'art. 8 de l'Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire), sont déterminées sur la base des conditions appliquées dans les entreprises ferroviaires suisses.»

Un peu plus d'attention s.v.p. !

On peut le prendre pour de la vanité, mais la question est pertinente. On aurait pu attendre des experts de l'Office fédéral des transports qu'ils écrivent le nom du SEV correctement. Après tout, le document se réfère à la plainte que le SEV avait déposée contre Crossrail en raison des salaires indécentes que cette entreprise prévoyait verser aux mécaniciens du dépôt de Brigue. Le fait que le document de l'OFT désigne le SEV par son ancienne appellation allemande «Schweizerischer Eisenbahnerverband» n'est pas très professionnel.

A d'autres endroits, le document montre aussi un manque d'attention flagrant: à la page 41, il est dit que «aux conséquences positives (négatives) relatives à la compétitivité et à l'objectif du transfert de la route au rail s'oppose un effet contraire sur les conditions de travail des mécaniciens». Un tableau à la même page devait illustrer le propos – juste que la colonne correspondante manque au tableau... Apparemment, elle avait été supprimée lors de la rédaction finale, alors que le texte s'y rapportant a été maintenu!



Deux poids, deux mesures? A la gare-frontière de Chiasso travaillent des mécanos de locomotives de différentes catégories.

L'avis de Giorgio Tuti, président SEV

« S'asseoir à la même table »

Giorgio Tuti connaît bien le dossier. Déjà au cours de la dernière décennie, il s'était penché sur la question du dumping salarial dans le trafic transfrontalier.

■ **contact.sev:** Le SEV a fait établir une propre expertise pour répondre à la question de savoir ce qu'est en fait la branche du transport ferroviaire de marchandises. Pour quelle raison?

Giorgio Tuti: Le DETEC nous avait invités à une information et nous avait surpris avec cette étude qui prévoyait une division de la branche. Pour nous, il avait été clair que nous devions répondre vite et de façon professionnelle. Et il n'y avait que la voie de l'expertise pour montrer combien l'étude de l'OFT faisait fausse route.

■ **L'expertise de Donatsch/Schürer est-elle une expertise de complaisance qui dit ce que le SEV, en tant que mandataire, veut entendre?**

Certainement pas, les auteurs ne peuvent pas se le permettre; ils ont leur renommée à défendre. Qu'ils arrivent à la conclusion que nous attendions est simplement dû à la situation juridique que l'OFT a mal évaluée.

■ **Quelle est maintenant la suite?**

Nous avons transmis notre expertise dans les délais au DETEC et à l'OFT. Comme les faits parlent d'eux-mêmes, il ne devrait pas être possible à l'OFT d'édicter une directive sur la base de sa propre étude. Dans leur prise de position adressée au DETEC, les CFF ont jugé qu'une question d'une telle importance devrait au moins être réglée par voie d'ordonnance, voire dans la loi, mais en tout cas pas par une directive de l'Office fédéral. La discussion n'en est donc qu'à ses débuts.

■ **Que veut atteindre le SEV?**

Il y a quelques années déjà, nous avons demandé aux entreprises de chemins de fer de conclure une CCT-cadre pour répondre justement à de telles questions. Nous allons sûrement leur réitérer notre demande pour qu'elles s'assoient avec nous à la même table en vue de régler enfin tout ça. A long terme, c'est la seule façon d'arriver à une situation absolument claire et durable.

■ **Autant les expertises sont divergentes concernant les entreprises suisses, autant elles se rejoignent en ce qui concerne les entre-**

prises qui ont leur siège à l'étranger. Au plus tard à l'ouverture du tunnel de base du Ceneri, une grosse pression se fera sentir sur les salaires des mécaniciens de locomotive.

Nous le savons déjà depuis longtemps. Jusqu'à présent, nous avons pu résoudre ce problème en concluant des accords avec les grandes entreprises de chemins de fer de sorte qu'elles compensent l'engagement de mécaniciens étrangers en Suisse par des trajets des mécaniciens suisses à l'étranger. A long terme, il faudra savoir si une réglementation est nécessaire, comme dans la Loi sur les travailleurs détachés.

■ **Faut-il résilier l'accord sur les transports terrestres avec l'UE?**

Comme la Suisse doit de toute façon résoudre des questions fondamentales avec l'UE, il serait judicieux de parler de ce thème à Bruxelles. Mais il serait plus simple de trouver un accord dans le cadre du dialogue social européen entre les syndicats et les entreprises. Car ce problème n'est pas seulement limité à la Suisse mais touche aussi des Etats de l'UE, tels l'Allemagne et l'Autriche.

Questions: pmo

Soutien de la Cour de justice de l'UE?

Autant les deux expertises divergent en ce qui concerne l'évaluation de la situation juridique en Suisse, autant elles se rejoignent concernant les entreprises étrangères. Il est absolument clair du point de vue juridique que la Suisse ne peut faire aucune prescription en matière de salaires et de conditions de travail à une entreprise ferroviaire qui a son siège à l'étranger lorsque cette dernière veut rouler sur le réseau suisse.

Dans l'accord sur les transports terrestres – un des accords bilatéral central entre la Suisse et l'Union européenne – la Suisse garantit à l'UE la reconnaissance mutuelle de l'autorisation d'accès au réseau: une entreprise ferroviaire qui a une autorisation d'accès au réseau d'un Etat européen ne doit pas refaire une demande pour la Suisse car elle a droit à un accès libre sur le réseau.

Lors du traitement des accords bilatéraux, le Parlement suisse n'avait tout simplement pas vu qu'il contredisait ainsi sa propre directive de la Loi sur les chemins de fer et donnait un avantage aux entreprises étrangères, ce qu'il n'avait jamais voulu. La meilleure illustration se trouve dans la Loi sur les travailleurs détachés qui règle exactement ce point pour d'autres branches, et qui dit que toute personne qui travaille en Suisse a droit à un salaire suisse.

Cette pratique a été également controversée au sein de l'UE. Encore en 2007, la Cour de justice européenne avait décidé que des mesures de protection salariale indigène étaient inacceptables par rapport à la main-d'œuvre d'autres pays membres meilleur marché, ce que les syndicats avaient critiqué durablement.

En janvier de cette année, cette même Cour a changé d'avis; dans un cas de dumping salarial en Finlande envers des travailleurs polonais, elle a décidé que ces derniers avaient droit aux salaires finnois plus élevés. Veronica Nilsson, secrétaire politique de l'Union syndicale européenne, a commenté le jugement: « Cette décision montre un changement de cap après le jugement Laval erroné (2007) et la jurisprudence qui en a résulté. A l'époque, la demande principale de tous les travailleurs/euses d'avoir les mêmes salaires avait été considérée par l'avocat général en charge comme une atteinte à la libre prestation des services et comme une mesure protectionniste. Dans son nouveau jugement, la Cour de justice s'est maintenant prononcée pour que les travailleurs détachés qui exercent la même activité aient droit au même salaire. La décision actuelle fait enfin triompher le principe de l'égalité des rémunérations face au dumping social et à la concurrence éffrénée. »

LPV Genève

Changements en matière de sécurité et inquiétude des mécanos

Avec la réouverture de la ligne (Bellegarde)-La Plaine-Genève en août 2014, un système de sécurité a disparu: la répétition des signaux optiques (RSO). Il est remplacé par le système KVB, ce qui constitue une régression pour les mécanos CFF, inquiets face à ce changement.

Les mécanos CFF qui descendent à La Plaine ou à Bellegarde circulent avec des rames fonctionnant uniquement avec le système de sécurité (français) KVB «contrôle de vitesse par balise» lequel contrôle la vitesse du train. Les mécanos ont pris connaissance du fait qu'il n'avait plus à acquitter les signaux fermés lors de leurs premières circulations, bien que l'expert de conduite de Genève ait fait son possible pour

informer et améliorer la situation. Cela concerne une cinquantaine de trains par jour.

Système moderne, mais...

Le KVB n'attire pas l'attention du mécano sur un signal mais contrôle simplement son respect au moyen d'une courbe de vitesse. En cas de vitesse excessive, le train est arrêté automatiquement. Mais en dessous de 30 km/h, le train peut franchir un signal fermé. Il

sera arrêté, certes, mais après le franchissement.

Si l'arrivée du KVB est en soi un grand pas en avant en terme de sécurité sur la ligne, supprimer le RSO revient à enlever une partie, même mineure, de la boucle sécurité et donc revient à se priver de la solution la plus sûre. Les deux syndicats de mécaniciens de Genève ont ensemble marqué leur opposition à la disparition de la RSO auprès de l'OFT et des CFF, en synthétisant les très nombreux rapports de sécurité émis par les mécaniciens. Ils ont également demandé une réunion réunissant les divers acteurs de la sécurité et de l'exploitation des CFF.

Contacts avec la France

Vincent Barraud, secrétaire de la section, a également pris contact avec les mécaniciens français travaillant sur cette ligne. Ceux-ci sont tout autant perturbés par ce changement, puisqu'ils connaissaient et appréciaient le système RSO et qu'en France ceux-ci se complètent (le KVB contrôlant la vitesse, la RSO s'assurant que le mécanicien a bien perçu le signal qui s'adressait à lui). Ils souhaitent également la réinstallation de ce système de sécurité complémentaire au système KVB.

Suite à toutes ces prises de contact, une réunion a eu lieu à fin janvier, avec les responsables CFF. Ceux-ci ont expliqué que l'installation de la RSO était impossible, car trop complexe et coûteuse.

Un document sera édité et l'implantation de certains signaux revue (l'entrée de Genève - La Praille), mais aucune des autres mesures proposées n'a été retenue par les CFF qui considèrent que le système KVB seul - bien qu'excluant le mécanicien - suffit à assurer la sécurité. Sachant que le coût de l'installation de la RSO est de 6 millions de francs, les chances

semblent bien minces d'obtenir cette mesure de la part des CFF. Les syndicats et le comité hygiène et sécurité SNCF réfléchissent actuellement à la suite à donner. «Souhaitons-nous vraiment entamer une longue lutte avec CFF Infrastructure pour l'installation de la RSO?» indique Vincent Barraud.

Minimum de la part des CFF

Il souligne aussi que les mesures prises constituent uniquement le minimum tolérable et que les syndicats ne sont pas satisfaits. Le mécano doit déjà effectuer de nombreuses actions et n'aura désormais plus le secours d'une sonnerie en cabine pour réagir à un signal mal perçu.

Pour Vincent Barraud, cette situation pose le problème de la place de l'être humain dans le système de sécurité. Pour lui, «il est clair qu'actuellement, l'être humain n'est plus considéré comme devant être dans la boucle (et encore moins au centre). Les systèmes ne sont plus conçus pour permettre au mécano d'effectuer son travail en toute quiétude tout en corrigeant ses éventuelles défaillances, ils fonctionnent aujourd'hui selon le principe du couperet: en cas d'erreur, le mécanicien voit son train être arrêté, certes, mais parfois au prix du franchissement d'un signal - sur une courte distance théoriquement - avec toutes les mesures disciplinaires, tout l'émotionnel aussi, que cela implique. Le rapport CFF le dit bien.» Il explique: «Le mécano doit obéir aux signaux, c'est un fait, mais concevoir des systèmes adéquats aiderait grandement ces derniers à continuer de conduire leur train sans peur (ou à l'inverse sans avoir l'impression que l'accident soit devenu impossible, ce qui est toujours source de déconcentration et de routine), et donc forcément améliorerait la sécurité».

Henriette Schaffter



30% de rabais d'ouverture de saison
pour vous, membre SEV

arrivée jusqu'au 18 avril 2015

... dans le petit paradis
où vous vivrez «l'hospitalité pure»



Nous nous réjouissons de votre visite
et vous souhaitons Joyeuses Pâques!

Parkhotel Brenscino Tel. 091 786 81 11
Via Sacro Monte 21 info@brenscino.ch
6614 Brissago www.brenscino.ch



Genève

PLR et UDC rêvent d'un service minimum anti-grévistes

La grève des TPG le 19 novembre dernier a donné des ailes aux grévistes, mais pas seulement. Le PLR et l'UDC ont déposé deux textes de loi dans la foulée pour que soit garanti un service minimum. Derrière cet intérêt soudain pour les usagers se cache la volonté de limiter le droit de grève.

C'est le 20 mars dernier qu'une délégation du SEV – la secrétaire syndicale Valérie Solano, le président de la section SEV-TPG Vincent Leggiero et Michel Viret, en bleu de travail! – ainsi que les représentants d'ASIP et transfair ont été auditionnés par la Commission ad hoc sur le personnel de l'Etat. Histoire de dire tout le bien que le personnel pense des deux projets de loi déposés – oh surprise! – quelques jours après la grève du 19 novembre: l'un émanant du Parti libéral-radical demandant un service minimum spécifique aux TPG, l'autre déposé par l'UDC, concernant tous les services de l'Etat.

Attaques contre le droit de grève

Il va de soi que le SEV et les autres syndicats refusent ces deux textes. «Tout d'abord parce que le projet de loi du PLR ne vise pas à assurer un service minimum», insiste Valérie Solano. Dans l'argumentaire pour le moins orienté, il est clairement fait mention de «sanctionner le(s) comportement(s) irresponsable(s) de certains représentants syndicaux ou encore l'attitude de certains syndicats du service public, persistant à refuser tout service minimum pour obtenir la confrontation et une couverture médiatique maximale sur leur propre personne».



Le 19 novembre 2014, tous les véhicules des TPG étaient restés au chaud...

Au prétexte de garantir des transports à minima aux personnes qui n'ont pas accès à d'autres moyens de transport pour se déplacer à Genève, il s'agit bien d'affaiblir les moyens légitimes des salariés pour défendre leurs emplois et leurs conditions de travail et de museler les mouvements sociaux qui se produiront en réaction aux coupes budgétaires de l'Etat. Le projet de loi concocté par l'UDC prévoit un service minimum aux heures de pointe. «Cela revient à neutraliser les effets de la grève, voire à la rendre invisible», argue Valérie Solano «Et cela au mépris des conditions de sécurité des conducteurs notamment.»

Le partenariat social mis à mal

Il y a aussi un aspect légal. «Nous souscrivons évidemment à la nécessité de service minimum dans des domaines essentiels comme l'ordre public, la

protection des biens et des personnes, la lutte contre le feu ou les soins requis par les malades, poursuit Valérie Solano. En cela, tant la Constitution que les normes internationales de l'OIT sont claires. Les urgences vitales ont été garanties lors de la grève du 19 novembre: les piquets pour la voie et la ligne ont été assurés, tout comme les collègues samaritains étaient prêts à intervenir s'il y avait des incidents sur le réseau. De ce point de vue, un tel projet de loi est superfétatoire.» Les syndicats relèvent aussi que le service minimum aux TPG est actuellement en négociation, comme convenu dans l'accord entériné pour mettre un terme au conflit. Ils rappellent que la Suisse et le canton de Genève se sont dotés d'outils pour la négociation du partenariat social. Ces instruments sont les CCT et les tribunaux de médiation, comme la Chambre des relations collec-

tives de travail (CRCT) qui permet, en cas d'échec des négociations, de garantir un dialogue selon un cadre que fixe le législateur et auquel les parties doivent se soumettre. La CRCT permet de résorber en grande majorité les conflits ainsi que le montre son rapport récemment rendu public. «Par conséquent, introduire un service minimum pour des catégories spécifiques de per-

sonnel de l'Etat signifie soit que l'on estime les outils actuels inopérants, soit qu'on ne fait pas confiance à la capacité de négociation des partenaires sociaux. Et cela est dommageable tant pour les institutions que pour la paix sociale», conclut Valérie Solano. La commission n'a pas encore donné son avis sur ses projets de loi. A suivre, donc...

Vivian Bologna

HORAIRES REVUS

Comme prévu par l'accord trouvé après le conflit aux TPG, les syndicats et la direction des TPG ont débuté les négociations pour des horaires de travail enfin meilleurs pour les conducteurs et conductrices. «Il s'agit tout d'abord d'appliquer les définitions de roulement, voire d'augmenter leur

nombre et ensuite d'adapter les horaires de service», explique Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV. Les horaires de travail dans le secteur de l'exploitation sont au cœur du mécontentement du personnel de conduite depuis de nombreuses années.

Présentation d'Exit, l'association pour le droit de mourir dans la dignité, lors de la journée VPT pensionnés

« On peut dire stop à tout moment »

Selon le souhait des membres, Exit et CFF Historic étaient au centre la journée de branche VPT retraités, le 19 mars à Olten.

L'association «Exit Deutsche Schweiz» compte 80 000 membres en Suisse allemande et au Tessin. Gaby Rudolf, issue d'une famille de cheminots, psychologue et psychothérapeute, l'a présentée de façon très professionnelle. Elle fait partie des 25 professionnels engagés chez Exit. Elle est conseillère dans le domaine du suicide assisté, où 30 bénévoles sont actifs. L'association équivalente en Suisse roman-



Gaby Rudolf d'Exit.

de compte 20 000 membres. Exit Deutsche Schweiz a été fondée en 1982, alors que les progrès médicaux fulgurants augmentaient les risques pour les patients d'être maintenus en vie au moyen de machines ou via une alimentation artificielle, ceci contre leur gré et malgré une très mauvaise qualité de vie.

Testament biologique

Exit a très rapidement proposé le testament biologique, qui établit les directives souhaitées par le patient à l'attention du personnel médical en cas d'accident. Le document est téléchargeable en ligne partout, et le personnel médical a l'obligation de faire la recherche. La cotisation de membre



Plus de 70 personnes ont assisté avec attention aux exposés.

coûte 45 francs par année. Ce service est également proposé par d'autres organisations comme Pro Senectute.

Suicide assisté

Exit est surtout connu pour l'assistance au suicide qu'elle propose. Ceci est autorisé par la loi mais l'euthanasie active n'est pas autorisée. L'acte de prendre la solution létale, soit la boire ou ouvrir le robinet de la perfusion, doit être effectué par le patient.

D'autres conditions sont nécessaires:

- capacité de discernement: s'il y a un diagnostic de démence, il faut s'inscrire auparavant;
- pronostic sans aucun espoir, souffrances insupportables ou

invalidité importante;

- volonté de mourir constante, autonome et bien réfléchie (il ne faut pas que ce soit juste pour décharger ses proches);
- la solution létale doit être prescrite par un médecin;
- être membre d'Exit (jusqu'à la troisième année de cotisations, une participation financière est demandée en cas d'assistance au suicide).

Gaby Rudolf a souligné que les alternatives au suicide assisté étaient toujours évoquées avec les intéressés et qu'il était possible à tout moment de dire stop! Environ 2500 personnes se renseignent chaque année sur l'accompagnement au suicide et 500 se décident finalement pour cette solution. Quelques-uns décèdent avant

d'une mort naturelle. Les alternatives sont les soins palliatifs, pour lesquels Exit a créé une fondation indépendante.

Fête de CFF Historic à Brugg

Les deux orateurs de la Fondation CFF Historic ont présenté de superbes films et ont invité les participants à venir inaugurer les nouvelles installations de Brugg le 31 mai prochain.

Giorgio Tuti, président SEV, et Gilbert D'Alessandro, président VPT, ont remercié les retraités pour leur fidélité au SEV. La journée a été menée au micro par Marc-Henri Brélaz, Felix Murk et Vincent Brodard. *Fi/Hes*



Felix Murk et Marc-Henri Brélaz.

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) sera tiré(e) au sort parmi les réponses correctes.

Solution du concours paru dans *contact.sev* n° 5:

Le Mont-Pèlerin.

Le sort a désigné **Martin Oberhänsli, domicilié à Weinfelden, membre AS Est.**

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 8 avril 2015

Sections

Vendredi 10 avril ■ **ZPV Bienne**
Assemblée générale
17h
Salle de la Geno 1^{er} étage
Genossenschaftsstrasse 18
2560 Nidau

Préavis: réservez déjà la date de l'assemblée Ouest, elle aura lieu le 19 novembre 2015 à Brügg BE au restaurant de la Gare. Nos retraités ZPV sont également les bienvenus.

Samedi 11 avril ■ **TS Mittelland**
9h30
Assemblée générale
Hôtel Bern
Salle verte à Berne

Inscriptions jusqu'au 7 avril 2015 auprès de Beat Jurt (d, f, i) ou beat.jurt@sbb.ch ou b.jurt@bluewin.ch, tél. 031 921 84 09 ou 079 738 66 86.

Lundi 20 avril ■ **ZPV Fribourg**
15h15
Salle des cours
CFF à Fribourg

Mardi 21 avril ■ **VPT Lac Léman**
15h
Salle de la Nautique, Ouchy

Groupement des retraités CGN

Mardi 21 avril ■ **VPT TPF section urbaine**
19h
Local des agents du dépôt de Chandolan

Assemblée de printemps

Mercredi 29 avril ■ **AS Ouest**
18h
Buffet de la Gare
Salle des Vignérons
Lausanne

Assemblée de printemps

Elle sera suivie du verre de l'amitié. Venez nombreux, nos collègues retraités sont également les bienvenus. Pour les formateurs, vos apprenti(e)s, même si non-membres, sont les bienvenus(e)s. Plus d'informations sur: <http://zpvbielbienne.ch>. Les tractanda de l'assemblée seront affichés dans les locaux et envoyés par mail aux actifs ainsi qu'aux intéressés sur demande à: denis.babey@gmail.com. Le PV de la dernière assemblée sera sur les tables et envoyé par mail aux actifs.

Le comité

L'AG est placée sous le thème «Démographie et professionnels: où conduisent les CFF?» Au centre de cette journée, les nouveaux modèles de retraite des CFF, les salaires et Toco. Pour en parler: le secrétaire syndical Jürg Hurni, un représentant de la commission Jeunesse SEV, ainsi qu'un membre SEV du Conseil de fondation de la caisse de pension des CFF. Le conseiller national Corrado Pardini, président de l'Union syndicale cantonale, sera aussi de la partie.

TS Mittelland

Vous êtes cordialement invités, chers collègues et chers retraités, à notre assemblée générale suivie d'un petit apéro ainsi que d'un souper. Inscription jusqu'au 15 avril 2015 (il est possible de ne vous inscrire que pour le souper si vous ne pouvez pas vous libérer pour l'AG). Inscription soit sur la feuille au local ou auprès du président Daniel Mollard par mail: danmollard@bluewin.ch/par sms: 079 433 95 30 ou auprès de la secrétaire Coralie Risse par mail: coralie.risse@bluewin.ch/par sms: 079 568 27 84. Nous vous attendons nombreux!

Le comité ZPV Fribourg

Vous êtes invités à participer à l'AG des retraités. Ordre du jour statutaire.

Le comité

Tous les collègues libres ou en congés ainsi que les retraités sont les bienvenus.

Votre comité

Lors de notre assemblée de printemps, nous accueillerons Jean-Claude Bonny, spécialiste des modèles d'avenir des CFF. Il répondra à vos questions concernant les nouveaux modèles de retraites de la CCT 2015. L'assemblée sera suivie d'un repas offert par la section. Inscription au repas: jusqu'au 19 avril à ouest@as-online.ch ou par téléphone au 078 825 66 90.

Sections

Vendredi 1^{er} mai 2015 ■ **Cartel syndical SEV VPT Tpf**
Entre 10h30 et 18h
Place Georges Python
Fribourg

Manifestation du 1^{er} mai

Le cartel SEV VPT Tpf réunissant les sections Rail-Urbain-Autobus, invite tous les membres SEV au 1^{er} mai. Sont associés également les sections ZPV Fribourg et PV Fribourg. Le cartel aura le plaisir de vous offrir une soupe de chalet. Nous pensons qu'il est important que le premier syndicat du service public de Suisse soit représenté en force lors de la fête des travailleuses et travailleurs. C'est pourquoi nous vous donnons rendez-vous afin de nous rencontrer et de partager la soupe solidaire. Que vous soyez en congé, en pause ou en début et fin de service. Pour des raisons d'organisation, nous vous prions de vous inscrire chez: Michel Barras (section VPT Aut.) 079 658 73 21; Frédéric Lambelet (section VPT Rail) 079 959 44 99; Perritaz Pierre-Alain (section VPT Urbain) 079 667 92 12; Daniel Mollard (section ZPV Fribourg) 079 433 95 30; Jean-Pierre Neuhäus (section PV Fribourg) 079 505 32 17; Gilbert D'Alessandro pour les autres sous-fédérations 076 281 64 19. Le cortège partira à 14h environ, soyons nombreux, sous le slogan: « Cassons les spéculateurs, pas les travailleurs ». **Pour le cartel Gilbert D'Alessandro**

Loisirs

Samedi 6 juin ■ **15^e championnat suisse USSC Badminton**
9h45
Salle des sports Mettlen
Pfäffikon ZH

Infos: www.ussc.ch ou Hp. Graf, tél. 052 625 32 61.
Délaï d'inscription: 10 mai 2015.

L'EBC Winterthur a le grand plaisir de vous inviter au 15^e championnat suisse USSC Badminton. Nous appelons à toutes et tous, joueurs de badminton des transports publics, d'affluer en grand nombre, vêtus pour l'occasion et équipés d'une raquette. Tout joueur amateur est également le bienvenu. Une planification attractive des parties assure des rencontres intéressantes.

Manifestation romande

Retraites 2020, c'est NON! Samedi 30 mai 2015 à 14h30 sur la Place Saint-François à Lausanne



Décès

Rolande Aymon, veuve d'Alphonse, Orbe; décédée dans sa 72^e année. PV Valais.

Hermann Barbezat, monteur de voies retraité, Boudry; décédé dans sa 83^e année. PV Vaud.

André Borel, Cormondrèche; décédé dans sa 88^e année. VPT Neuchâtel TN.

Marguerite Burnet, veuve de Rémy, Yverdon-les-Bains; décédée dans sa 88^e année. PV Vaud.

Georges Chappot, conducteur, Ambilly; décédé dans sa 59^e année. VPT TPG.

William Chevalier, conducteur tracteur sur rail, Croy; décédé dans sa 86^e année. PV Vaud.

Pierre Corbaz, Yens; décédé dans sa 71^e année. VPT MOB.

Frédry Cuany, chef du mouvement retraité, Lausanne; décédé dans sa 84^e année. PV Vaud.

Dominique Duchoud, électricien, Monthey; décédé dans sa 57^e année. VPT La Plaine-du-Rhône.

Ernest Martin, spécialiste retraité, Les Moulins; décédé dans sa 89^e année. PV Vaud.

Margaritha Paschoud, veuve d'Armand, Moutier; décédée dans sa 92^e année. PV Neuchâtel.

Alain Perret, Lignières; décédé dans sa 68^e année. VPT Neuchâtel TN.

André Pittet, conducteur tracteur sur rail retraité, Avenches; décédé dans sa 83^e année. PV Fribourg.

Philippe Quinche, agent d'administration, La Tour-de-Peilz; décédé dans sa 53^e année. VPT MOB.

Huguette Ravey, veuve de Claude, Châtelaine; décédée dans sa 85^e année. PV Genève.

Enrico Thomi, chef électricien retraité, La Chaux-de-Fonds; décédé dans sa 89^e année. VPT TPCV.

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462 Tirage: 10707 ex. (total 43612 ex.), certifié REMP au 14.11.2014

Editeur: SEV, www.sev-online.ch Rédaction: Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Vivian Bologna, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, 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-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 16 avril 2015. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 9 avril à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 7 avril à 10h.

■ PV Vaud – Assemblée du 25 février 2015

Les retraités renoncent encore et toujours à la compensation du renchérissement

C'est en présence d'une petite centaine de membres que le président Jean-Pierre Genevay ouvre cette assemblée et remercie l'ensemble des Cuivres du Talent pour leur aubade de bienvenue.

Au chapitre des communications, il relève, en particulier, qu'il est toujours possible de remplir sa déclaration d'impôt avec l'aide des collègues de l'Assurance SEV, il suffit pour cela de contacter Vincent Di Blasi, tél. 079 / 680 76 68. Pour cet exercice, un local est à disposition au CPO d'Ouchy. D'autre part, la rencontre d'automne des retraités CFF aura lieu le jeudi 15 octobre à l'EPFL à Lausanne. Pour celles et ceux qui ne sont plus contactés, ils peuvent toujours le faire en appelant Jean-Pierre Recordon, tél. 021 729 46 47. Le PV de l'assemblée du 29 octobre 2014 est lu et accepté à l'unanimité, avec remerciements à son auteur.

Effectif de la section et comptes
Il y a 1561 membres au début

janvier, soit 54 membres de moins que l'année auparavant. 86 membres nous ont quittés pour un monde que l'on dit meilleur. La lecture de leurs noms est suivie d'un hommage musical de circonstance.

Les comptes 2015 bouclent avec déficit de 3'242.49 frs, inférieur d'env. 1'100.- par rapport au budget. La Commission de gestion a reconnu l'exactitude des comptes et propose de les approuver, ce qui est fait à l'unanimité avec remerciement au caissier, Serge Mathys. Il en est de même pour le budget 2015, lequel prévoit un déficit de 4'300.- frs.

Membres sympathisants

Le président lance un appel à trouver de nouveaux membres sympathisants. Ceci concerne une personne vivant avec un membre pensionné. Moyennant une cotisation annuelle minimale de 20.-, cette dernière peut faire partie de notre groupement. Ce montant sert à alimenter notre fonds d'entraide.

Rapport du président

Durant l'année 2014, le président et les membres du comité

ont été engagés pour une vingtaine de séances de comité et auprès de diverses instances du SEV et autres organisations syndicales, sans compter les visites aux nonagénaires et aux malades.

Le recrutement est un thème permanent pour le SEV. Pour la PV, notre tâche principale consiste à ce que nos membres gardent leur confiance et leur soutien à notre syndicat et continuent à y adhérer.

FVP: la valeur du Rail chèque reste fixée à 100.-, malgré des demandes d'augmentation réitérées auprès de la direction des CFF.

Avant d'accepter le passage de l'âge de la retraite à 65 ans, c'est le combat pour obtenir l'égalité femme – homme, en particulier dans le domaine salariale qui reste un des thèmes principaux des préoccupations de la Cofem. Même si le taux de couverture de la Caisse de Pensions était de 107% en fin 2014, il faudra encore attendre que ce taux atteigne 110 à 115% avant de pouvoir compter sur une compensation du renchérissement. Si pour les actifs, la suppression à partir du 1^{er} janvier 2014 de la

cotisation d'assainissement est une bonne nouvelle, il faut réaffirmer que nous, les pensionnés, participons toujours à l'assainissement de la CP puisque nous devons renoncer à la compensation du renchérissement.

Conseil Suisse des aînés: le projet de la prévoyance vieillesse 2020 élaboré par le Conseil fédéral a été un thème central du groupe «Sécurité sociale» du Conseil des aînés, ainsi que les intentions de l'OFROU concernant Via Sicura et la conduite à partir de 70 ans.

Nominations diverses

Pour 2015, la commission de gestion sera composée de, comme rapporteur, Félix Magnin, Gérard Steffen et André Marandaz. Marianne Maillefer est désignée comme suppléant.

Jean-Pierre Genevay, Jacques Fivaz et René Guignet sont désignés pour représenter la section à l'assemblée des délégués PV 2015, ainsi qu'au congrès.

Calendrier 2015

Sorties de la section à St-Ursanne, le mercredi 3.6. et au Rigi, lac des Quatre Cantons, le

mercredi 16.9. Prochaine assemblée des membres, le mercredi 30.09. à 14 h.

Exposé historique des transports lausannois (TL)

Par un exposé magistral, le délégué des TL, M. Frédéric Brundler, nous présente l'histoire de cette entreprise plus que centenaire, son origine en 1895, précédée par l'arrivée à Lausanne des chemins de fer et des premiers trams. Son développement durant le 20^{ème} siècle avec le changement de nom en 1963, TL = Transport public de la région Lausannoise, ainsi que les derniers développements et les projets futurs, M1, M2, M3, sans oublier la construction de nouvelles lignes de trams. Au chapitre des interventions individuelles, un collègue demande que nous agissions de manière énergique, avec l'appui de la sous-fédération, afin d'obtenir enfin quelque chose de la CP. La parole n'étant plus demandée, le président remercie les membres de leur participation et clôt l'assemblée. René Guignet

MOVENDO

Il reste encore des places disponibles !

L'analyse transactionnelle, niveau 1 (F2.4.1502)

13-14.4.2015 ; Hôtel de France, Ste-Croix. Intervenante : Nicole Senn Mayor (formatrice d'adultes)

Les bases de Windows sur PC (F2.6.1503)

23-24.4.2015 ; Synergic, Yverdon-les-Bains. Intervenants : Otto Keller (ingénieur et formateur)

La communication interculturelle (F2.4.1513)

4-5.5.2015 ; Hôtel Préalpina, Chexbres. Intervenante : Catherine Fellmann (formatrice d'adultes)

Cycle ARPIP 2014/2015 – Allocation stratégique de placement (F1.3.1503)

16.04.2015 ; Hôtel Préalpina, Chexbres. Intervenants : Aldo Ferrari (Unia), consultant en placement

La répartition judiciaire (F2.4.1515)

24.4.2015 ; Hôtel La Longeraie, Morges. Intervenants : Roland Borremans (formateur d'adultes)

Relancer l'économie pour toutes et tous, austérité ou courage?(F2.1.1503)

6.05.2015 ; Hôtel Préalpina, Chexbres. Intervenants : Samuel Bendahan (économiste, chargé de recherche)

PowerPoint (F1.6.1506)

21.4.2015 ; Synergic, Yverdon-les-Bains. Intervenants : Otto Keller (ingénieur et formateur)

Accompagner et conseiller des collègues en situation difficile (F1.7.1507)

27-28.4.2015 ; Hôtel de France, Ste-Croix. Intervenants : Roland Conus et Achille Renaud d'Unia.

Inscription sur www.movendo.ch, par e-mail info@movendo.ch, par téléphone 021 310 48 70 ou par fax 021 310 48 79.



Contrôles efficaces des salaires – maintenant!

Conférence de l'Union Syndicale Suisse USS
vendredi, 12 juin 2015



Journée d'étude Travailler et vivre online

Chances et risques des formes virtuelles de travail
en collaboration avec l'Union syndicale suisse – mardi 30 juin 2015

Angle droit

Quelques éléments sur le temps d'essai

Les explications juridiques.

Basée sur l'article 335 b du CO, la définition généralement admise du temps d'essai est la suivante: période de réflexion au début de la relation de travail, pendant laquelle les parties peuvent se rendre compte si la situation est conforme à leurs attentes et que les prestations leur conviennent.

Pendant le temps d'essai, le contrat de travail est plus fragile: résiliable à tout moment, moyennant un délai de congé de 7 jours (calendrier).

La durée normale d'un TE est

d'un mois, mais au maximum de 3 mois. A noter que la nouvelle CCT CFF 2015 reprend effectivement cette durée maximale, alors que les précédentes versions de la CCT mentionnaient la possibilité de prolonger cette période jusqu'à 6 mois. C'est une amélioration de la protection des salariés CFF.

Le TE est appliqué dans le contexte d'une nouvelle relation de travail. Il n'est en revanche pas applicable si, par exemple, un apprenti poursuit son activité auprès de son employeur après l'apprentissage, sans interruption.

Plusieurs temps d'essai?

Dans le cadre du travail intérimaire ou temporaire, il est par

contre admissible que plusieurs temps d'essai soient prévus, un pour chaque mission dans une nouvelle entreprise. Et un nouveau temps d'essai peut aussi être fixé lorsque le travailleur intérimaire/temporaire conclut un contrat avec l'entreprise qui l'occupait, puisque cette dernière n'était pas, jusqu'à ce moment-là, l'employeur au sens contractuel du terme.

Les règles concernant le congé abusif (CO 336 à 336 b) s'appliquent pendant le temps d'essai, mais pas celles concernant le licenciement en temps inopportun (CO 336 c). C'est logique, puisque ces protections-là ne s'appliquent qu'après le temps d'essai. Pour terminer ce bref tour d'horizon, si un salarié se trouve empêché de travailler pour une certaine période, suite à un accident, une maladie ou une obligation légale non volontaire, le temps d'essai peut alors être prolongé de cette durée.

L'équipe de la protection juridique

■ PV Biel/Bienne

Nouveau local

Comme de coutume, le Chœur d'hommes des cheminots pensionnés de Bienne a ouvert l'assemblée par deux chants sous la direction de Willi Lack.

Ruedi Flückiger, notre président, a pu saluer 71 membres intéressés dans le nouveau local des réunions de notre sous-fédération, le restaurant Bahnhof à Brügg.

Les invités, le conseiller d'Etat



Hans Stöckli et Corrado Pardini.

Hans Stöckli de Bienne et le conseiller national Corrado Pardini de Lyss, se sont présentés de façon compréhensive en vue des élections du 18 octobre 2015. Tous les deux nous ont relaté des faits de leurs expériences des années passées et ils ont aussi osé jeter un regard dans l'avenir politique. Comme politiciens aux pensées sociales, ils sont intervenus au Parlement et ils se sont engagés pour le Service public, pour la loi sur le transport de marchandises, la réforme des rentes et l'égalité des droits pour les deux sexes. Ils ont également donné leur opinion pour la transposition de l'initiative populaire sur

l'immigration du 9 février de l'an dernier et exprimé les dangers de sa mise en vigueur. Des thèmes qui étaient impensables il y a quelques années sont aujourd'hui à l'ordre du jour des deux chambres fédérales. Pour assurer notre avenir, on parle d'un tournant dans l'alimentation du pays en énergie, de la sortie du nucléaire, de l'échange automatique des données en trafic international, etc. Sur les questions posées au sujet du degré de couverture des caisses de pension et de la valeur de l'euro, Hans Stöckli a répondu avec compétence en allemand et en français. D'après son opinion, le tourisme va payer la facture des turbulences de l'euro, car ce commerce ne peut pas être déplacé en Europe ou dans le monde entier. Avec nos meilleurs souhaits pour une nouvelle élection cet automne, nos deux orateurs ont été remerciés et congédiés par applaudissements.

Cette année, la course de la section du 13 août nous conduira par train et auto postale à Waldenburg. Le délai d'inscription est le 31 juillet 2015. Par le paiement de 55 francs par personne, votre partenaire pouvant également participer, vous êtes annoncés. Les points de l'ordre du jour statutaire ont été rapidement liquidés. En souhaitant les meilleurs vœux aux malades et de joyeuses fêtes de Pâques aux membres présents.

Robert Drewes

adaptation française J.-C. Amiet

Association genevoise du Musée des Tramways

Un livre à lire et à offrir

Le troisième volume de l'« Histoire des transports publics dans le canton de Genève », signé Gilbert Ploujoux, sortira de presse dans les semaines à venir. Cette collection s'adresse à tous les amoureux d'histoire et des transports publics.

La collection retrace l'histoire des transports publics au XIX^e et au XX^e siècle. Le premier vo-



Adieu aux vieux trams du 19 mars 1972, place de la Gare de Chêne-Bourg.

lume s'arrêtait sur le XIX^e siècle, tandis que les deux suivants se partagent le XX^e siècle.

Le troisième volume traite entre autres du passage de la Compagnie genevoise des tramways électriques aux Transports publics genevois. La navigation y est aussi racontée, ainsi que les services routiers et les lignes de chemins de fer et gares genevoises. L'histoire des taxis, peu connue, y est également dévoilée.

Bel ouvrage bien illustré

L'ouvrage est en couleurs au format 31 x 23 cm et a plus de 440 pages. Il est publié aux

Editions du Tricorn, en collaboration avec l'Association genevoise du musée des tramways. De très nombreuses photos l'illustrent. A noter que les transports publics sont vus, dans cet ouvrage, sous de nombreux angles: l'historique certes, mais aussi l'exploitation, l'infrastructure et le personnel, qui n'est pas oublié.

Ce troisième volume est vendu au prix de 76 CHF (+ port) en

souscription jusqu'au 15 avril (ensuite au prix de 96 CHF).

On peut s'adresser à l'Association genevoise du musée des tramways, case postale 5465, 1211 Genève 11 Stand ou à info@agmt.ch. Les deux premiers volumes sont également encore en vente. Un quatrième volume dédié à la période contemporaine est en préparation.

Hes

INFO

L'Association genevoise du musée des tramways

(AGMT) a été créée en 1973 et a restauré plusieurs anciens véhicules ferroviaires genevois. Ces tramways et remorques historiques sont entretenus et exploités par ses membres

bénévoles pour des circulations publiques ou privées sur les réseaux TPG. La constitution et la gestion d'archives figurent également parmi les objectifs de l'association.

Plus d'infos: www.agmt.ch

Examen de la situation économique et monétaire de la BNS

La BNS doit réintroduire un objectif de taux de change

Au lieu d'exiger que la Banque nationale suisse remplisse le mandat que lui donne la loi et de demander un taux de change franc-euro convenable, les partis de droite ont, lors du débat urgent sur le franc fort aux Chambres, débité le vieux programme néolibéral de leurs rêves.

Leurs recettes, qui vont du démantèlement de la protection des salaires au renoncement au tournant énergétique, à des allègements fiscaux pour les entreprises, des programmes d'austérité pour la Confédération



et au gel des embauches dans l'administration fédérale, en passant par l'abandon de mesures destinées à instaurer l'égalité salariale entre hommes et femmes, ne peuvent pas compenser la très forte surévaluation du franc.

Rôle de la BNS

Il appartient à la BNS d'intervenir, car elle est la seule institution pouvant influencer de manière déterminante le cours du change. Les taux de change franc-euro qui oscillent entre 1,05 franc et 1,07 franc ont induit une grande pression sur les salaires et les emplois en Suisse. Le nombre d'entreprises qui ont décidé, en l'espace de peu de temps, de licencier du personnel, de délocaliser, de prolonger leurs durées du travail, de verser des salaires en euros ou de baisser leurs salaires est effrayant. Mis à part la Suisse, pratiquement aucun autre pays industriel au monde n'enregistre actuellement de hausse du chômage.

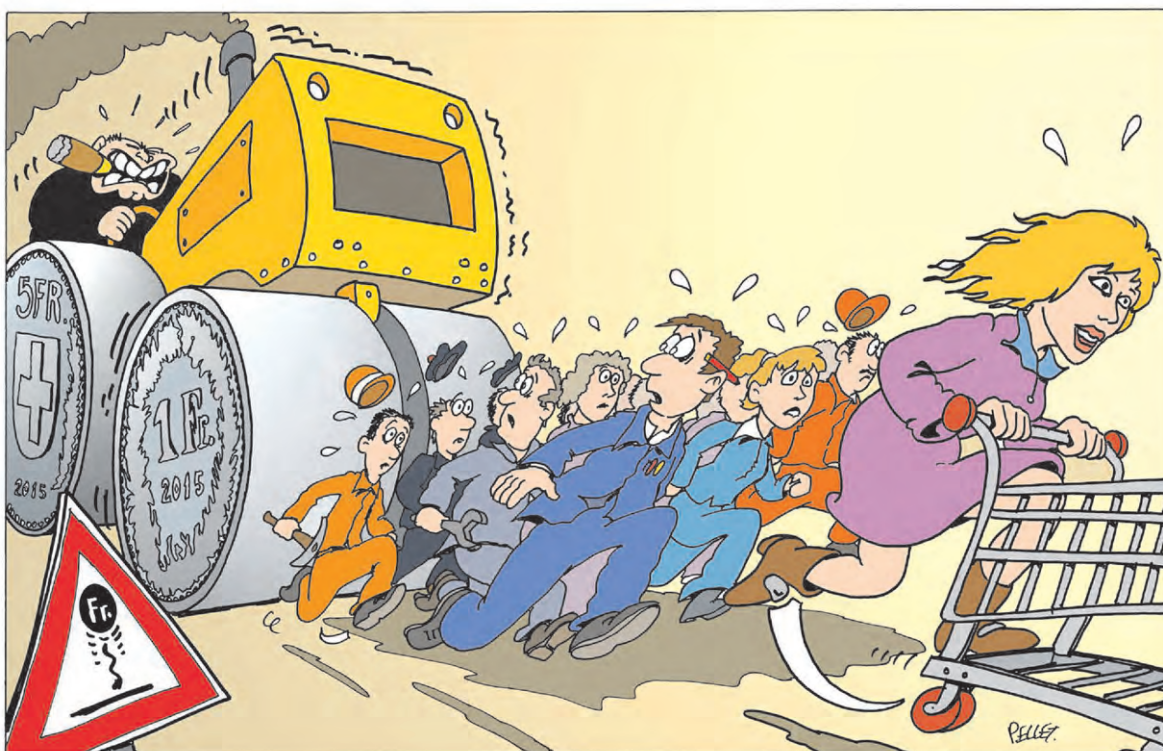
Le franc doit servir à notre pays, pas lui nuire.

L'USS attend de la BNS qu'elle ramène le franc un niveau supportable qui protège les salaires et les emplois. Comme elle l'a fait par exemple entre 1978 et fin 2009, d'abord explicitement par rapport au Deutsche Mark, puis implicitement par rapport à l'euro. L'instrument le plus efficace ici est un taux plancher ou un objectif explicite de taux de change. Des taux d'intérêt négatifs peuvent faciliter la réalisation de ce dernier. A eux seuls, ils n'ont cependant qu'une efficacité limitée, comme le montre la persistance de la surévaluation du franc ces deux derniers mois. Dire que le choc du franc fort

est une opportunité, c'est faire preuve de cynisme, au vu des 100 entreprises, voire plus encore, qui, depuis le 15 janvier, ont annoncé des mesures illégales comme des salaires en euros, des baisses de salaires, des suppressions d'emplois ou des délocalisations ainsi que des prolongations de la durée du travail. Un appel lancé aux patrons qui prennent prétexte du franc surévalué pour augmenter leurs marges afin qu'ils soient conscients de leur responsabilité est resté sans effet. Leur comportement est irresponsable, les syndicats le combattront énergiquement.

USS

PELLET PIOCHE: L'EFFET FRANC FORT



EN VITESSE

Réaménagement de la gare de Lausanne

Le projet de transformation de la gare de Lausanne est désormais prêt pour la mise à l'enquête. Les quais seront élargis et allongés afin d'accueillir des trains de 400 mètres de long, offrant davantage de places assises, et de renforcer la sécurité des voyageurs. Les passages inférieurs seront complètement reconstruits. De deux actuellement, ils passeront à trois et seront considérablement élargis pour permettre une meilleure répartition des flux de voyageurs. La majestueuse marquise de la gare sera légèrement déplacée, mais préservée. Tout cela pour répondre au doublement de la fréquentation des trains attendu pour 2030. Le début des travaux est prévu pour 2017; l'entier du trafic ferroviaire sera maintenu durant les travaux.

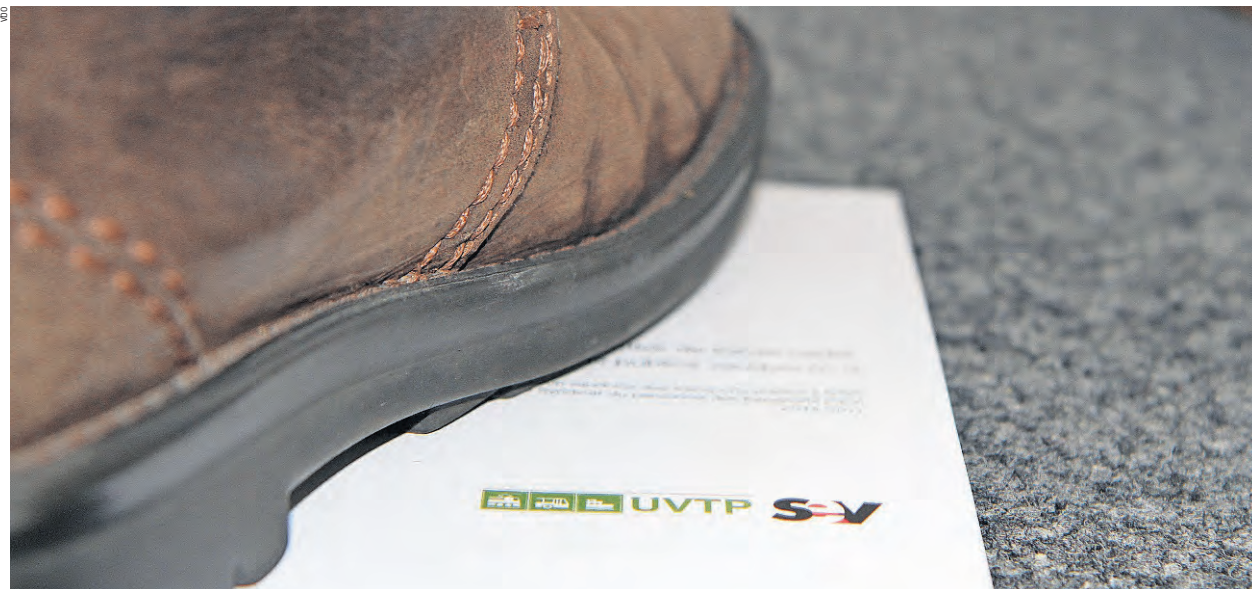
Les TPC ont licencié abusivement un collègue. Le SEV porte l'affaire devant la commission professionnelle paritaire

Les TPC piétinent la CCT Vaud: le SEV durcit le ton

Un licenciement que le SEV estime abusif. Derrière une affaire qui pourrait n'être qu'individuelle, c'est au contraire le partenariat social qui est en danger. Les Transports publics du Chablais ont en effet licencié un collègue sans avertissement et sans indiquer les moyens de recours.

Le SEV a donc décidé de porter l'affaire devant la commission professionnelle paritaire (CPP). Celle-ci, composée de trois représentants des entreprises et trois du SEV, se réunit la première fois le 16 avril. A la mi-janvier, le SEV a donc saisi la CPP pour défendre le collègue X, licencié en juillet 2014. Un licenciement tout sauf anodin, parce que par ce biais, c'est l'ensemble des travailleurs des transports publics vaudois qui est attaqué.

En effet, X avait bien reçu une lettre de ses supérieurs en août 2013 mais celle-ci, si elle critiquait son travail, ne constituait en rien un avertissement



Une CCT vaudoise allègrement piétinée par les TPC.

en bonne et due forme comme le prévoit pourtant la CCT cadre Vaud à son article 40. «L'avertissement doit contenir la menace de résiliation ainsi que les voies de recours», fulmine Baptiste Morier, secrétaire syndical en charge du dossier. Or, la lettre reçue par X ne contient aucun de ces deux éléments.

Les TPC piétinent allègrement un texte pourtant renouvelé à peine six mois plus tôt par le SEV et

l'Union vaudoise des transports publics. Pire encore: les TPC estiment que la CCT cadre Vaud contrevient au droit de licencier prévu par le Code des obligations et considèrent que la CPP n'est pas compétente pour traiter ce dossier. Une lecture des choses qui n'est pas celle du SEV. «Nous ne contestons évidemment pas le droit de licencier. Nous demandons seulement que la procédure du licenciement soit respectée. Si

tel n'est pas le cas, nous estimons que la résiliation des rapports de travail doit être considérée comme non valable. En effet, ça n'aurait aucun sens d'inscrire un article dans une CCT cadre sans que sa violation n'ait de conséquence juridique et que les entreprises puissent licencier librement», explique Baptiste Morier.

On l'aura compris: la décision de la CPP est fondamentale

pour le collègue licencié mais surtout pour la défense d'un partenariat social fiable et durable, qui ne puisse pas être mis à mal par un licenciement abusif.

Vivian Bologna

PHOTOMYSTÈRE

Le concours se trouve en page 15 de cette édition.

INFO

Une décision de la commission paritaire vaudoise contestée par la direction des tl

Les tl n'étaient pas d'accord de bonifier les temps de pause de 30 % lorsque celles-ci devaient être prises hors du lieu de service. Cette pratique a été dénoncée en juin 2013 et portée à la connaissance de la commission paritaire professionnelle vaudoise (CPP-TP), constituée de trois représentants des entreprises publics du canton de Vaud et

de trois représentants du syndicat SEV. Cette commission est chargée de traiter les différends entre employeur et syndicat.

Après examen de la situation, **la commission a rendu son «verdict» en février dernier et demandé à la direction tl de majorer les pauses** effectuées dans les

lieux de service situés en dehors du cercle dit «Grand Lausanne». Cette commission recommande également à l'avenir, pour éviter de tels problèmes, de clarifier la notion de «Grand Lausanne» dans les dispositions concernant l'aménagement du temps de travail (ATT). La notion de «Grand Lausanne» était toutefois clairement définie

dans la pratique.

Or, **la direction tl a refusé cette décision** et a décidé de la contester en portant l'affaire devant le tribunal arbitral cantonal. Christian Fankhauser, secrétaire syndical en charge de la section VPT tl, estime que «cela démontre bien le peu de crédit que porte la direction

aux institutions paritaires du canton».

L'affaire n'est pas close. Les membres de la section tl ne comprennent pas la position bornée de la direction, qui remet en question de telles décisions, prises paritaire-ment, donc également par des représentants des entreprises de transports publics vaudoises.

Hes