

Aux barricades!

Les négociations CCT sont difficiles aux tl. Le personnel se mobilise.

Pages 2 et 3



Protection contre le licenciement

Une étude neuchâteloise propose des pistes pour améliorer la protection contre les licenciements, des représentant-e-s syndicales et syndicaux notamment.

Page 5



Journée VPT

Le 31 octobre, Patrick Clot et la CGN vous accueillent sur le «Lausanne».

Page 14

Entretien du matériel roulant

Emplois sous forte pression

Les projets ou les idées d'externalisation de l'entretien du matériel roulant fleurissent un peu partout en Suisse. Laisant planer de sérieux nuages sur l'emploi et la qualité des conditions de travail.

Les CFF viennent de donner un mandat de 80 millions de francs à Alstom pour l'entretien et la révision de 19 trains pendulaires, à Savigliano, en Italie. Une situation exceptionnelle d'après les CFF.

En Suisse romande, les ETC réfléchissent à une centralisation de l'entretien des bogies. Quant à la Frauenfeld-Wil-Bahn, on vient de renoncer à l'entretien de la flotte et a confié le mandat à Stadler. Ces externalisations présentent un sérieux risque de perte de savoir-faire et de dégradations des conditions de travail.

archives SEV



Dossier en pages 10 à 12

L'entretien du matériel roulant est un domaine d'activité sous forte pression.

Des trains accompagnés!

C'est un véritable changement de paradigme. BLS va réintroduire l'accompagnement de tous ses RegioExpress dès le changement d'horaire de décembre. L'entreprise crée ainsi 12 nouveaux postes d'agents de train. La bonne nouvelle ne s'arrête pas là puisque d'autres lignes alpines seront accompagnées car des automates à billets n'y seront pas remplacés.

Page 20

Le coaching des sections au complet

« Je me vois comme un facilitateur »

■ Baptiste Morier, tout juste 37 ans, domicilié dans la campagne fribourgeoise, avait jusqu'à présent encadré quelques



sections VPT romandes, en tant que secrétaire syndical SEV. Dès le 1^{er} septembre, il relève un nou-

veau défi et devient **coach des sections CFF** en Suisse romande, aux côtés d'Elena Obreschkow, qui remplissait toute seule cette fonction depuis deux ans aussi bien du côté alémanique que romand.

Baptiste Morier se met petit à petit dans le bain et va à la rencontre des sections (voir en page 13). Il se réjouit de pouvoir soutenir les mem-

bres des comités dans diverses actions et prêter une oreille attentive aux membres ayant des questions ou des doutes.

Explications sur la fonction de coach et les objectifs poursuivis dans l'interview de ce numéro.

Hes

EN VITESSE

11 114 signatures
pour sauver les
trains de nuit

■ actif-trafiC a déposé à Berne, fin septembre, avec plusieurs autres organisations, 11 114 signatures pour la pétition «Sauvons les trains de nuit». Les signataires demandent à la conseillère fédérale Doris Leuthard et aux CFF de préserver les liaisons de trains de nuit encore existantes, de remettre en service les lignes supprimées ces dernières années et d'élaborer une stratégie durable pour le trafic ferroviaire de passagers. actif-trafiC a lancé la pétition en janvier 2015 avec une action à la gare principale de Zurich, pour donner la parole aux usagers-ères de train qui veulent voyager tout en ménageant le climat et qui ont besoin de correspondances nocturnes fiables. En juin dernier, à l'occasion du week-end européen de mobilisation «Back on track», avec des actions dans 12 gares de 8 pays, actif-trafiC avait organisé une action en gare de Genève. L'offre et la qualité des liaisons nocturnes de train n'a cessé de diminuer et de se péjorer au cours des 15 dernières années. Rien qu'au départ de Genève, les liaisons de nuit vers l'Espagne, la France et l'Italie ont toutes disparu.

Le sujet touche un grand nombre de personnes, comme le montrent les plus de 11 000 paraphes récoltées et l'écho très fort rencontré.

actif-trafiC exige du Conseil fédéral ainsi que des CFF qu'ils s'engagent clairement en faveur des trains de nuit et du rail en général lors de la Conférence à Paris pour le climat (COP 21) en décembre. En outre, le Conseil fédéral et des CFF devraient élaborer une stratégie pour assurer le rattachement de la Suisse au réseau européen de trains de nuit également à l'avenir.

comm

Transports publics de la région lausannoise

Automne très chaud sur

Les négociations entre la direction des tl et le SEV piétinent. Le nouveau système salarial est encore et toujours au centre des pourparlers. La présidence du conseil d'administration a amené son grain de sel ou plutôt de sable en demandant qu'un accord soit ficelé d'ici au 23 octobre. Inacceptable pour le SEV qui organise la riposte.

Cela pourrait ressembler à une plaisanterie mais ce n'en est pas une. Le 28 septembre dernier, le président et le vice-président du conseil d'administration des tl – Daniel Brélaz et Alain Gillieron – ont envoyé une lettre au secrétaire syndical SEV Christian Fankhauser pour signifier la nécessité de clore les négociations CCT tl-LEB d'ici au 23 octobre. «Il est impératif et urgent que le SEV et la direction concluent les termes de la nouvelle CCT.» Urgent! Rien que ça! Alors que les négociations vont bon train

depuis plus de 18 mois, avec des hauts et des bas, voilà qu'il devient urgent de conclure les négociations parce que vite, vite le budget doit être bouclé.

On passera outre le fait que cette missive est signée par un syndic de gauche et candidat écologiste au National pour s'en tenir au fond des choses, car l'ultimatum signifié à la délégation syndicale constitue une attaque en règle contre le partenariat social, menaçant de fait l'issue des négociations et la paix sociale. «En fixant un délai irréaliste pour clore les négociations, la présidence du CA empêche le travail en profondeur nécessaire au grand défi que constitue la mise en place d'un nouveau système salarial», explique Christian Fankhauser. «La présidence du CA prend la responsabilité de rompre les négociations et met en péril la paix sociale.»

Dès le début des négociations, le SEV a consulté ses membres, a travaillé sur mandat et clarifié que la décision finale reviendrait à ses membres qui voteraient par bulletin reçu à la maison. «Nous ne pouvons ac-

cepter de grands principes sans connaître les détails d'application et les implications pour chaque collaborateur. Il est de notre responsabilité de représentants des employé-e-s de comprendre, connaître et valider un système salarial. Celui-ci doit être transparent, cohérent et équitable», rappelle Christian Fankhauser, qui n'entend pas accepter l'ultimatum. Il rappelle au passage qu'il est important de poursuivre les négociations au-delà du 23 octobre pour qu'une nouvelle CCT voie le jour début 2016.

Système salarial tant décrié

Le SEV ira à la rencontre du personnel ce jeudi pour l'informer clairement de la situation. Le SEV a en effet fait plusieurs propositions pour trouver un système salarial acceptable. «Nous avons proposé une hausse de 80 fr. pour toutes et tous pour l'ancienneté, qui correspondrait à un taux oscillant de 50 % et 80 % de la hausse annuelle; le reste de l'augmentation serait liée à la compétence. Mais notre proposition a été jugée trop chère par la direction. Nous avons

alors proposé que l'argent dévolu à la prime variable soit utilisé pour garantir les augmentations salariales. Il paraît que les pots sont différents et que ce ne sont pas des vases communicants...», sourit Christian Fankhauser.

Le nœud du problème est toujours le même depuis le début des négociations: la volonté de la direction d'introduire un salaire où la part de la compétence – le mérite en français – soit plus grande que la part à l'ancienneté. Ainsi, la proposition de la direction prévoit une hausse de 41 fr. 50 liée à l'ancienneté – soit moins que la proposition du SEV. Pire: cette hausse ne correspond qu'à un taux de 20 % ou 50 % de la hausse, alors que la compétence serait ainsi valorisée (exception faite des conducteurs). Ainsi, les maxima potentiellement atteignables sont nettement supérieurs dans la proposition de la direction. Sauf que seuls 30 % du personnel y aura droit chaque année...

Ce modèle est donc un véritable miroir aux alouettes que les chiffres fournis par les tl ne pourront jamais rendre cré-

TPG

Perte de temps et d'énergie

Le point 3 du protocole d'accord entre les TPG et le front syndical est toujours en négociations. Pour rappel, il s'agit de la question des horaires.

Les TPG ayant fait une proposition relativement acceptable de modification des fréquences aux heures de pointe, à titre d'essai, les syndicats étaient prêts à l'accepter, si toutefois cela était étendu aux trolleys et aux trams.

Le front syndical a donc convoqué une assemblée pour le 23 septembre à la Jonction,



Les TPG ont-ils franchi la ligne jaune?

disposés à accepter une phase-test. Or, les TPG ont présenté ensuite une sorte de

supplément au protocole d'accord, spécifiant que cette nouveauté en matière de fré-

quences ne se ferait que sur 4 lignes. Inadmissible pour le front syndical!

L'assemblée s'est donc consacrée à d'autres thèmes comme le danger qui plane sur la fonction publique à Genève et par conséquent, à plus long terme, sur les transports publics genevois.

Le vote sur la proposition des TPG en matière d'horaires n'a pas pu avoir lieu et une consultation sera lancée sous peu. Des séances de négociations sont agendées prochainement.

Hes

fond d'ultimatum



La direction des tl et le conseil d'administration ont choisi d'aller dans la mauvaise direction...

dible à moins de revoir à la hausse l'enveloppe budgétaire, ce que le conseil d'administration ne fera pas, étant donné la teneur de sa dernière missive.

En attendant, le risque de rupture des négociations est bel et bien réel. Le SEV poursuit donc

la mobilisation pour faire pression sur le CA et la direction. Outre la distribution de tracts ce jeudi matin, une autre date est à noter dans les agendas: celle du 28 octobre où une manifestation est d'ores et déjà prévue à St-François si la direction rompt les négociations.

Et comme l'automne est chaud dans l'Arc lémanique avec une direction des tpg aussi sourde que celle des tl, des synergies – quel beau mot! – peuvent assurément être trouvées sur le plan de la coordination des efforts de lutte. **Vivian Bologna**

INFO

Le National refuse d'imposer les prestations de l'aide sociale

Les prestations d'aide sociale ne devraient pas être imposées. Par 136 voix contre 28, le National a enterré le 24 septembre une motion du Conseil des Etats, qui voulait généraliser les taxations, quitte à ce que le fisc s'assure ensuite que les contribuables bénéficient du minimum vital. Les partisans de l'imposition des prestations d'aide sociale, issus de divers partis, y voient un moyen de mettre sur pied d'égalité une famille aux revenus limités avec celle qui touche des subventions. Il s'agirait aussi d'éviter les incitations à ne pas travailler plus. Une augmentation même

minime de revenu peut provoquer, par effet de seuil, la perte de certains coups de pouce financiers. Les frais fixes, comme les coûts de l'accueil extrafamilial d'enfants et les impôts, peuvent aussi brutalement augmenter, a expliqué Andrea Caroni (PLR/AR). Sa minorité a reçu le soutien de la ministre des finances Eveline Widmer-Schlumpf. Selon elle, il faut traiter toutes les sources de revenus de manière identique, c'est une question de justice fiscale. La majorité reconnaît le problème des effets de seuil, mais elle ne croit pas qu'une imposition des prestations

puisse les régler. Cette solution provoquera en outre une bureaucratie inutile car elle nécessitera le contrôle de chaque personne, a critiqué Dominique de Buman (PDC/FR). Il serait en outre peu judicieux que les personnes qui touchent un revenu modeste paient des impôts sur l'aide dont elles bénéficient. Sans compter que la motion empièterait sur les compétences des cantons à régler les prises en charge des personnes à bas revenus. Pour les mêmes raisons, le National a tacitement rejeté une initiative du canton de Berne allant dans le sens de la motion.

ats

ÉDITO

Le chemin de fer est une invention hautement technique et ce depuis ses origines. Une invention qui ne doit pas seulement fonctionner pour les humains, mais une invention qui ne peut pas fonctionner sans eux, sans ce personnel qui met la main à la pâte.

Cette conclusion valable pour l'ensemble des transports publics a déjà été admirablement mise en exergue par le chanteur américain Woody Guthrie dans «My Daddy flies that ship in the sky»:

«La conclusion que l'humain est indispensable est somme toute banale. Pourtant, elle arrive parfois tard.»

Toni M. Feuz, secrétaire syndical

il y décrit l'histoire de trois enfants, dont les pères travaillent dans l'aviation, comme pilote et à l'aéroport. Seule leur collaboration étroite permet aux passagers d'arriver en toute sécurité à bon port.

Malgré cela, nombre d'entreprises de transports publics ont essayé de limiter l'emploi de personnel au gré des rationalisations et des améliorations technologiques.

Le BLS vient d'envoyer un tout autre signal (voir en page 20). Au lieu d'investir dans de nouveaux automates à billets, l'entreprise a décidé de ne pas les remplacer. Tous les RegioExpress du BLS seront accompagnés dès le changement d'horaires du mois de décembre. Le personnel d'accompagnement des trains effectue des contrôles et vend des billets; il offre aussi d'autres services, il «représente le BLS en tant qu'hôtesse et hôte», indique l'entreprise. Cela correspond aussi à la volonté de nombreux et nombreuses agent-e-s de train, qui préfèrent le rôle d'hôtesse et d'hôte à celui d'aide-flic.

La conclusion que l'humain est indispensable est somme toute banale. Pourtant, elle arrive parfois tard. Au BLS, elle est arrivée évidemment au bon moment. Alors que d'autres entreprises «sabrent» des gares, détériorant au passage des arrêts non desservis, le BLS investit dans des Centres de voyages le long de ses lignes. L'entreprise donne ainsi un visage aux transports publics et offre d'importants lieux de rencontre dans des villages de petite taille. Grâce à l'accompagnement des trains dans les régions touristiques que sont le Lötschberg, le Simmental et l'Emmental, le BLS offre une réelle plus-value à sa clientèle. L'entreprise réalise ainsi un important pas pour (re) devenir un employeur correct et fiable.

Investissements à rendement social

D'une crise à l'autre, le monde de la finance a livré, ces dernières années, peu de nouvelles encourageantes. En effet, les informations ont signalé moins souvent des comportements exemplaires qu'elles n'ont révélé des pratiques abusives, voire des tricheries caractérisées, entraînant des pertes et des amendes considérables principalement à la charge de leurs actionnaires et associés. Pour leur part, les plus grandes banques, dites systémiques en raison de leur poids dans l'économie nationale, ont réussi à «socialiser» au moins une partie du coût de leur survie, parce que «too big to fail», trop importantes pour disparaître.

Tout excès dans un sens entraîne une réaction en sens inverse. Il y va en l'occurrence de l'image des banques et des investisseurs suisses et de leur position dans ce qu'on n'appelle plus la finance éthique mais la finance durable – souvent désignée par l'expression anglaise «sustainable finance».

Attendue et nécessaire, cette réaction de rééquilibrage prend, en Suisse comme ailleurs, la forme d'un nouveau segment du marché, celui de la finance durable. Celle-ci privilégie les investissements produisant un rendement mesurable en termes de préservation de l'environnement, de développement social et de bonne gouvernance des organisations non gouvernementales ainsi que des entreprises privées.

Symptôme et symbole de cette nouvelle préoccupation dont le sérieux devrait, cette fois, dépasser le caractère d'une mode opportuniste: la création en 2014 de l'association d'investisseurs «Swiss Sustainable Finance» (SSF), avec siège, comme il se doit, à Zurich. Sur cette plateforme se retrouvent une huitantaine d'investisseurs actifs, pour compte propre ou au nom de leurs

clients. La liste va de A comme Banque Alternative suisse à Z comme Banque cantonale de Zurich, en passant par les deux grandes banques (UBS et Crédit Suisse), par Raiffeisen Switzerland et les principales banques privées ainsi que divers fonds spécialisés dans les «placements verts et sociaux». Des contacts sont établis avec des instituts universitaires et des centres de recherche, avec des offices de promotion économique, avec le SECO et même avec le WWF.

Le secrétariat d'Etat à l'Economie justement, dont l'ancien directeur est désormais le président de SSF, assure un utile relai. Ainsi, le dernier numéro de La Vie économique, revue mensuelle éditée par le SECO, publie un article intitulé «Les investissements générant un rendement social sont dans la tendance actuelle». Le fonctionnement de ces mécanismes est clairement décrit: du côté de l'offre, des institutions financières et autres fonds de placement et, du côté de la demande, des entreprises sociales, des organisations à but non lucratif mais visant un bénéfice social ou environnemental ainsi que des coopératives. Entre les deux, on trouve les indispensables intermédiaires: banques alternatives, investisseurs sociaux, instituts de microcrédit, fonds de placement spécialisés.

A noter que, dans tout le discours sur la finance durable, l'économie sociale et solidaire n'est jamais mentionnée – sans doute pour des raisons idéologiques. Egalement passée sous si-

lence, la responsabilité sociale des entreprises, communément abrégée RSE, poursuit pourtant des objectifs analogues à ceux des investissements de la finance durable, sauf qu'elle s'applique et se paye directement, à l'interne, en principe sans l'intervention de fonds venus de tiers. Il convient de faire la part des choses.

D'une part, la pratique de la finance durable rend un double service aux investisseurs qui peuvent tout à la fois se construire une image sociale et se situer dans un marché qui ne sera jamais dominant mais connaîtra encore un temps de forte progression – sachant qu'à partir de presque zéro la croissance paraît plus spectaculaire. Et, d'autre part, cette même finance durable permet aux demandeurs de financer leurs activités à des conditions, certes plus coûteuses que par des subventions et autres subsides à fonds perdus, mais en bénéficiant d'une reconnaissance et du soutien économique d'experts exigeants.

Plus généralement, un constat s'impose: la finance durable, tout comme la responsabilité sociale des entreprises, constitue de nouvelles formes d'interpénétration des secteurs public et privé qui collaborent formellement par des partenariats mais s'inspirent mutuellement aussi s'agissant des méthodes et, par contagion, des objectifs. L'Etat cherche à se gérer de manière plus légère et tente l'externalisation à plus ou moins bon escient; l'économie, elle, s'applique à se montrer plus responsable, en incorporant les besoins sociaux et environnementaux. Or la gauche se méfie de cet Etat qui se défait d'une partie de ses responsabilités tandis que la droite dénonce le zèle de ces entrepreneurs qui suscitent une réglementation supplémentaire en la devançant. Ce ve

Yvette Jaggi



ENSEMBLE NOUS SOMMES TOUJOURS PLUS FORTS

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



Droits des travailleurs et des travailleuses

Mieux protéger contre les licenciements

En Suisse, on le sait, le droit du travail est plutôt faible. Sans même parler de la protection contre le licenciement des représentants syndicaux ou du personnel. Une étude met en avant trois pistes pour améliorer la situation.

Dans nombre d'entreprises, les représentants du personnel subissent des représailles ou sont menacés de licenciement. Vu l'absence de progrès, l'Union syndicale suisse (USS) a réactivé il y a trois ans une plainte qu'elle a déposée à l'Organisation internationale du travail de Genève en 2003, suspendue en 2009 suite aux propositions du Conseil fédéral. Il entendait améliorer la situation, mais les employeurs et les partis bourgeois s'y sont opposés.

Trois pistes pour améliorer la situation

En mai 2013, le Seco et l'Office fédéral de justice et police ont mandaté le Centre d'étude des relations de travail de l'Université de Neuchâtel pour qu'il analyse la protection des représentants des travailleurs dans le contexte de la liberté syndicale et du partenariat social. Et plus précisément «détermine quelle est la protection accordée aux représentant-e-s syndicales et syndicaux du personnel en Suisse». Les chercheurs devaient aussi évaluer les interactions dans trois secteurs: droits fondamentaux, rapports collectifs de travail et rapports individuels.

Les chercheurs Jean-Philippe Dunand et Pascal Mahon sont notamment arrivés à la conclusion que les instances internationales invitent la Suisse à intégrer dans son ordre juridique la possibilité d'annuler un licenciement antisyndical et la possibilité de réintégrer dans son entreprise un-e employé-e



licencié-e de manière illicite». L'absence de consensus politique oblige donc à trouver d'autres pistes, trois en particulier, qui coïncident en grande partie avec les propositions faites par le Conseil fédéral en 2010 dans son avant-projet de révision partielle du Code des obligations.

Tout d'abord, selon Jean-Philippe Dunand et Pascal Mahon, il s'agit d'uniformiser la notion de représentants des travailleurs. Le Code des obligations distingue en effet les représentants syndicaux des représentants élus par le personnel (voir l'art. 336 ch.2 lettre a et b). La protection n'est pas la même puisque seuls «les représentants élus bénéficient du droit à l'inversion de la charge de la preuve». Les auteurs proposent donc d'assimiler les deux fonctions et de leur garantir la même protection, étendant l'inversion de la charge de la preuve aux représentants syndicaux.

Renforcement de la protection contre le licenciement

La deuxième mesure concerne le renforcement de la protection contre les licenciements. «Dans tous les sept pays étudiés par l'Institut suisse de droit comparé, on constate que la protection contre le licenciement en général et celui

contre les représentant-e-s des employé-e-s en particulier est de loin plus importante qu'en Suisse. Il y a souvent une procédure à respecter avant le licenciement; il y a aussi la possibilité de l'annuler et de réintégrer les employé-e-s licencié-e-s ou de condamner l'employeur à l'indemnisation, bien souvent égale ou supérieure à 12 mois de salaire.» Les chercheurs mettent justement le doigt sur le droit suisse qui n'est pas suffisamment «dissuasif avec ses six mois de salaire au maximum pour un licenciement abusif», qui ajoutent: «Le Conseil fédéral avait justement proposé d'aller jusqu'à 12 mois d'indemnisation.» Enfin, les chercheurs estiment nécessaire l'augmentation des prérogatives des partenaires sociaux.

Françoise Gehring/vbo

INFO

Le 13 novembre, l'USS met sur pied un colloque juridique dont le thème est «Entre Strasbourg et Genève: l'importance du droit international pour le droit du travail». Plus d'infos sur www.uss.ch

CARNET DE BORD

Le prétexte de la science

Si vous votez socialiste, c'est que vous êtes craintif. Si vous votez PDC, au contraire vous êtes coopératif, mais un peu négligent! Ce sont les conclusions principales d'une recherche menée par le politologue Markus Freitag de l'Université de Berne. Il s'agissait, selon une procédure et un protocole scientifique, de mettre en lien le profil psychologique et les affinités politiques des Suisses. A lire la version pour béotiens que diffusent les journaux, voilà un type de recherche qui paraît aussi digne de foi que ces sondages d'été dans les magazines féminins qui ont eux le but avoué de tromper l'ennui sur le sable de plage ou dans les aéroports. Grâce à cette étude et les conclusions du chercheur, les électeurs ne sont plus des individus dotés de droits qu'ils exercent librement, pas plus qu'ils ne sont des citoyens attentifs et critiques des personnes qu'ils élisent. Non, ils sont si bien limités dans leur complexité qu'il ne reste que leurs pulsions. Il n'apparaît plus que l'on vote selon des idées et des choix de société, mais uniquement en fonction de notre caractère: aux sanguins, le PLR, aux lymphatiques, le PDC, aux bileux, le PS...



Mais permettez-moi de m'étonner qu'un politologue émérite, un «expert», puisse assurer que les choix politiques relèvent de la seule perception du monde. Je ne peux m'empêcher de penser que l'on peut être à la fois compétitif et inquiet pour l'avenir, ou coopératif et consciencieux ou encore ouvert et conservateur. Néanmoins, ce ne sont pas les liens que fait l'étude qui sont à questionner, mais l'usage que l'on fait de la science. Une bonne partie du 20^e siècle s'est passionnée pour les théories de Cesare Lombroso où il s'agissait de trouver le lien entre l'écartement des yeux, la longueur du nez, la forme des lèvres et l'esprit criminel. Et il n'a pas été le seul à penser que les «caractères» sont invariables et expliquent nos actions, cela mène trop souvent aux théories xénophobes dont on connaît les conséquences et cela malgré l'extrême précision des mesures.

La structure psychique peut sans doute donner un éclairage quant à nos choix politiques, mais nous savons de longue date que c'est bien plus la place occupée dans la société qui influence nos positionnements politiques. Evidemment qu'il est plus pertinent d'opérer une analyse des prises de position des femmes et hommes politiques durant leur mandat en lien avec nos propres choix, que de se fier à leur sourire ou à leur cravate. Cela semble aussi assez logique qu'un ouvrier ou un fonctionnaire verra la hausse de son salaire mieux défendue par le PS, comme un chef d'entreprise ou un indépendant verra la baisse des charges aux entreprises un cheval de bataille du PLR. Pourtant nous n'en sommes plus là aujourd'hui, on est en droit d'attendre des partis qu'ils aient une ambition sur le long terme: quelles énergies pour le futur? Quel type de lien social valoriser? Comment concilier construction de logement et préservation des territoires agricoles? Comment penser l'intégration? Quelle culture voulons-nous préserver? Quelle société voulons-nous devenir? De cela, aucun parti n'a l'ambition, aucun politique ne sort du lot pour nous parler du monde qu'il veut voir advenir. Peut-être que ce n'est pas encore prêt, peut-être qu'il nous faut encore réfléchir ensemble, peut-être que ce qui est à venir n'a pas encore émergé. Peut-être, plus trivialement, l'obsession de ne pas perdre d'électeurs, donc potentiellement le pouvoir, empêche-t-elle l'émergence d'une pensée de l'avenir? En attendant, on continue à voter sans trop d'espoir et cela fait le lit de théories simplistes qui voient dans l'un des actes constitutifs de la démocratie – déléguer notre voix à un parti – un simple acte pulsionnel et irrationnel. Comme acheter de la lessive

Valérie Solano

Baptiste Morier, nouveau coach des sections CFF romandes



« J'aimerais leur insuffler de l'énergie »

Jusqu'à présent, c'est Elena Obreschkow qui coachait aussi bien les sections CFF suisses allemandes que les sections romandes. Il y a maintenant du changement: non seulement le projet est devenu une tâche permanente au SEV, mais un nouveau coach est engagé côté romand, avec pour résultat un 20 % supplémentaire dédié à ce job. Le coach n'est pas si nouveau que ça dans le paysage du SEV, puisqu'il était secrétaire syndical au secrétariat régional de Lausanne depuis deux ans. Baptiste Morier est le nouveau coach des sections CFF romandes et nous explique ici sa vision et ses objectifs.

■ **contact.sev:** Baptiste Morier, comment imagines-tu ton rôle de coach des sections?

Baptiste Morier: J'ai envie d'aider les sections CFF à organiser des activités, des animations et à répondre aux demandes de la base.

■ **Quel est ton objectif principal?**

J'aimerais ranimer la flamme des sections CFF. Offrir, à celles qui en ont besoin, un soutien dans la conduite de la section.

■ **La flamme des sections CFF ne brûle pas avec autant**

d'ardeur que celle des ETC?

Force est de constater que certaines sections CFF manquent cruellement de membres dans les comités. J'aimerais que ceux qui sont encore au timon et répondent encore présents ne lâchent pas la barre. J'aimerais les soutenir, pour qu'ils se sentent bien et qu'ils aient du plaisir dans leur tâche.

■ **Comment se sont passés tes premiers jours dans cette nouvelle fonction?**

Je m'attendais à ce qu'on me sollicite de toutes parts alors qu'en réalité les débuts ont été plutôt calmes. Certains

membres de comité de section ne semblaient pas au courant de l'instauration de mon poste. Il y a vraisemblablement du lien à développer, parfois même à recréer, avec notre base.

■ **Pourtant, tu ne pars pas de zéro, comme Elena Obreschkow l'a fait il y a deux ans.**

Exactement! Elena a déjà bien

« Je peux remonter les informations de la base, transmettre les demandes à qui de droit. Je trie et je ventile les demandes des membres que je rencontre ou qui me sollicitent. »

amorcé le travail en Suisse romande. Elle a une bonne vue d'ensemble et j'aimerais poursuivre ce qu'elle a commencé, le tout avec ma sensibilité et mon expérience d'ancien militant et d'ancien secrétaire syndical.

Elena a défini des méthodes de travail, choisi un cap. Je ne pars bien sûr pas de zéro. Mais elle n'a pas pu rencontrer tout le monde en Suisse romande, par manque de temps.

■ **Justement, tu as travaillé auparavant comme secrétaire syndical SEV. Un avantage ou un handicap?**

C'est un avantage car je connais la maison. Et lorsque

j'assistais Olivier Barraud, j'ai beaucoup soutenu les sections et me suis surtout occupé de la partie coaching, de veiller à ce qu'il y ait une bonne ambiance de travail dans les comités. J'ai beaucoup apprécié ce côté organisationnel.

Mais l'avantage que j'ai surtout, c'est d'avoir été militant. J'ai œuvré dans un comité de

travail aux côtés des secrétaires syndicaux? En quoi dois-tu te démarquer?

C'est justement un des challenges, de se compléter, avec les secrétaires syndicaux existants. Eux s'occupent des négociations et de la défense des cas individuels notamment et moi je m'occuperai du soutien à la vie de section. Par exemple, il y a une dizaine de jours, nous avons planifié des visites sur le terrain avec la section AS Ouest. Je suis là, dans ce genre de cas, pour soutenir le président de section, amener le matériel, organiser la logistique. Je peux faire aussi ce que les secrétaires syndicaux n'ont malheureusement pas le temps de faire. Je peux remonter les informations de la base, transmettre les demandes à qui de droit. Je trie et je ventile les demandes des membres que je rencontre ou qui me sollicitent.

■ **Quels traits de caractère sont essentiels pour ce métier?**

On m'a souvent dit que je savais bien rabibocher les gens, recréer le dialogue. Il faut que les membres du comité aient du plaisir dans leur tâche et que ce ne soit pas une corvée. Je me vois comme un « facilitateur ». Je ne suis pas du

BIO

Baptiste Morier vient de fêter ses 37 ans. Il est marié et papa de deux jeunes enfants. Il habite dans la campagne fribourgeoise, à Middel.

Après le gymnase, il entre à l'Université, en droit puis en sciences sociales. Mais il bifurque totalement au moment de l'Expo.02 et devient pilote de bateau solaire sur l'arpeplage de Morat. Il passe tout de même sa licence en sciences sociales, puis... son permis de bateau!

En 2004, il commence à

travailler à la CGN, jusqu'en 2012 (il fera partie du comité de section). En 2013, il entre au SEV en tant que secrétaire syndical en soutien d'Olivier Barraud, alors occupé à négocier la CCT CFF.

Après ce mandat de deux ans, il part pour un voyage en vélo de quatre mois en Europe et revient au SEV début septembre, cette fois-ci en tant que coach des sections CFF en Suisse romande.



Baptiste Morier sur le terrain, à Lausanne, aux côtés d'un collaborateur de la police des transports et de Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical SEV.

genre à imposer quelque chose mais je suis plutôt dans l'écoute et le soutien. J'adore écouter les gens.

■ **Parallèlement à ta fonction de coach, tu es désormais responsable de la formation au niveau romand.**

Effectivement. Et je le vois comme un avantage. Je vais coordonner la formation au niveau romand et je participerai à la formation des membres des comités. J'aurai donc des contacts réguliers, ce qui est très important dans le cadre du coaching.

■ **C'est Elena Obreschkow qui est responsable du recrutement. Mais en tant que coach romand, c'est aussi une de tes tâches, non?**

Oui, bien sûr. Mais si on

m'avait donné des quotas de membres à recruter, je n'aurais pas postulé à ce job. Je ne suis pas un vendeur d'assurances. Recruter, c'est essentiel, mais il faut aussi soigner nos troupes, nos membres. Il faut bichonner ceux qui s'engagent pour défendre et améliorer les conditions de travail.

■ **De bons taux de syndicalisation sont pourtant essentiels pour défendre ces membres. C'est donc lié.**

Bien sûr! Si on retombe à des taux de syndicalisations

moindres, le risque de ne plus être considérés comme le partenaire privilégié nous guette. J'ai vécu, concrètement, dans un autre syndicat, un rapport de force moindre (1 à 3% de membres): quelle différence de considération de la part des collaborateurs des ressources humaines! Au SEV, on

est entendus car on est forts. Et cela ne doit pas changer.

■ **Tu ne connais pas encore bien les CFF, certes. Mais as-tu déjà une petite idée de ce qui «pêche» dans ces**

sections, ce qui est à améliorer?

Face à la taille et l'étendue géographique de certaines sections, l'un des enjeux principaux consiste à ne pas perdre la proximité. Je crois en effet beaucoup au local, au lieu de service. Egalement, à ce que l'on m'a dit, certaines assemblées sont vraiment très peu fréquentées. Il s'agit de comprendre pourquoi et de voir si d'autres événements rassembleurs ne devraient pas aussi être organisés.

■ **Qu'est-ce qui lie finalement les membres des sections CFF, toutes catégories professionnelles confondues?**

Ils ont le même attachement au service public, aux transports publics et à la défense des conditions de travail. Je

ne connais pas leur place de travail pour l'instant, mais je me sens très proche de leurs convictions. Et je me réjouis qu'ils me fassent découvrir leur monde.

*Propos recueillis par
Henriette Schaffter*

AGENDA

3^{ème} journée d'action recrutement

Rendez-vous le **30 novembre** dans toute la Suisse pour la 3^{ème} journée d'action recrutement.

Giorgio Tuti, président SEV, sera présent sur le terrain en Suisse romande, aux côtés de Baptiste Morier.

Elections fédérales: appel à voter le 18 octobre

Sans élections, pas de démocratie

Dans dix jours auront lieu les élections pour le Conseil national et le Conseil des Etats. Il faut savoir que ne pas participer revient à se mettre un auto-goal.

Les élections pour les chambres fédérales reviennent tous les quatre ans en Suisse. L'ancienne lassitude des électeurs

a fait place désormais à pas mal d'agressivité autour de la campagne. Et à certains excès de mauvais goût.

Seule la moitié des électeurs vote

Il y a quatre ans, seuls 48,5% des électeurs se sont rendus aux urnes, pas même la moitié des ayant-droits. Ces citoyens qui n'utilisent pas leur droit de vote ne se gênent parfois pas,

ensuite, de s'exprimer dans des forums sur internet et de souligner tout ce qui va mal dans ce pays!

Ça dépend de nous tous

Celui qui veut que ce soient des représentants du peuple qui siègent au Parlement, des représentants qui aient des idées proches de ce que défend le SEV, doit voter pour les partis de gauche (rouge ou

vert). Le SEV a envoyé des courriers à ses membres dans certains cantons, recommandant les candidats proches de ses idées.

Dans tous les cas, il est important que tous les ayant-droits se rendent aux urnes ou votent par correspondance, pour choisir leurs futurs représentants au Parlement. C'est ça la démocratie. **SEV**

INFO

Dans le dossier n°16 (ranking en vue des élections fédérales), nous avons publié la liste de votes pris en compte dans l'analyse. Il manquait malheureusement **deux votes** en fin de liste. Il s'agit de:

14.089 – Pour un financement équitable des transports. Initiative populaire

13.085 – Pour le couple et la famille - Non à la pénalisation du mariage. Initiative populaire

Conférence CCT CFF et CFF Cargo sur la participation dans l'entreprise

« Nous devons collaborer plus étroitement »

Les 106 délégué-e-s de la Conférence CCT ont été informé-e-s à propos de l'évolution future des commissions du personnel (CoPe), le 23 septembre à Berne.

«Je crois à la participation dans l'entreprise» a expliqué le président SEV Giorgio Tuti, «mais les syndicats et les CoPe doivent collaborer plus étroitement, afin d'augmenter encore la qualité du travail de représentation du personnel.» Pour Manuel Avallone, vice-président SEV, «il y a des domaines où la participation pourrait être meilleure».

Report de la discussion

L'initiative de changement provient pourtant des CFF: lors des dernières négociations CCT, l'entreprise a voulu remettre en question les CoPe et leurs coûts, au niveau Groupe et au niveau Divisions. Mais les CFF s'étaient ensuite mis d'accord avec la communauté de négociations (SEV, Transfair, VSLF et ACTP) sur un report de la discussion, à savoir prolonger les modalités de la CCT 2011 sur celle de 2015, sans modifications. Et traiter le sujet à partir de juillet 2015 jusqu'au 30 juin 2016, sur le principe de «la participation dans l'entreprise a lieu dans les surfaces», comme indiqué dans le protocole de négociations.

L'objectif n'est pas de modifier les règles en vigueur à mi-2016 mais «d'avoir suffisamment de temps pour ce gros morceau», explique Avallone. «Cela augmente nos chances d'apporter de bonnes solutions dans la CCT» Concrètement, il s'agit de discuter du contenu de la participation, des compétences des CoPe et des syndicats, des contrats de travail (pourcentages, octroi de jours libres), des dédommagements des membres CoPe, du règlement des élections et d'adaptations au niveau du tribunal arbitral.

Prochaines étapes

La communauté de négociations et les CFF se rencontre-

ront le 13 octobre et le 16 décembre prochains, pour des ateliers. C'est seulement après que les négociations proprement dites débiteront. Jusque-là, les sous-fédérations et les professionnels du SEV doivent trouver une position commune avec les CoPe et les

autres associations de la communauté de négociations. Une discussion à ce sujet est également prévue le 14 octobre à Berne, dans le cadre de la journée de rencontre pour les membres des CoPe nouvellement élus. **Fi/Hes**

Avec les tables générationnelles, on peut renoncer à une provision

Sia Lim, administratrice des finances adjointe SEV, a expliqué les bases de la prévoyance professionnelle, comme **le taux d'intérêt minimal LPP** que les caisses de pension doivent verser à leur assurés actifs (non retraités) sur le capital dans la part dite obligatoire. Le Conseil fédéral revoit ce taux chaque année. La commission LPP lui recommande de le faire passer à 1,25% en 2016 (1,75% cette année).

Le **taux technique** en revanche est le taux choisi pour rémunérer le capital de couverture des rentes. Le taux d'intérêt technique de la caisse de pension CFF diminuera au 1^{er} janvier 2016 de 3% à 2,5%, car les rendements de placements sur les marchés financiers sont actuellement bas. Le taux technique détermine, en lien avec **l'espé-**

rance de vie de l'assuré, le taux de conversion qui sera utilisé pour calculer sa rente par rapport à son capital de prévoyance. La CP CFF utilisait jusqu'à présent les **tables périodiques**, qui prennent en compte la mortalité dans les cinq dernières années. Dès 2016, la CP CFF utilisera les **tables de mortalité par génération**, qui s'appuient sur un modèle prenant en compte l'allongement croissant de l'espérance de vie prévu dans le futur. Ainsi, chaque année de naissance donne lieu à une autre espérance de vie, et à un autre taux de conversion, identique pour les femmes et les hommes. Cela fait que la CP peut renoncer à la provision qui était constituée avec l'autre système. Ainsi, le potentiel d'intérêts sur le capital des actifs augmente. **Fi/Hes**



De nombreuses questions ont été posées à Sia Lim (ici à droite), surtout sur les tables générationnelles, qui seront introduites par la CP CFF en 2016.

Séminaire LPV sur le système salarial: mon salaire est-il correct?

Les salaires des mécaniciens sous la loupe

La sous-fédération LPV a organisé un cours de formation sur le système salarial des CFF, cours qui a eu lieu le 29 septembre à Olten.

Le domaine Trafic Voyageurs CFF se trouve devant de gros défis en ce qui concerne le personnel des locomotives: il faut d'une part combler les «trous» dus aux départs en retraite ou aux départs dans d'autres compagnies, qui parfois paient bien plus. D'autre part, il faut essayer d'éviter ces départs qui ont triplé cette année.

Cette situation d'urgence nécessite des efforts de la part des CFF, qui ne peuvent pas se permettre une mauvaise ambiance et l'insatisfaction des employés au niveau salarial, ce qui est pourtant le cas parmi les jeunes mécanos, depuis quelques mois. Manfred Haller, responsable de la conduite des trains (P-OP-ZF) a participé à la journée et a répondu aux interrogations des participants.

Les CFF sous pression

Beaucoup se posaient la question de savoir si les CFF ne pouvaient pas payer mieux leurs mécanos, puisque les salaires sur le marché ont augmenté. Manfred Haller a botté en touche: des commanditaires comme la communauté de transports zurichoise demandent toujours plus de prestations pour moins d'argent. Les CFF ne peuvent donc pas se permettre d'octroyer des salaires plus élevés. Mais les demandes individuelles ne peuvent pas non plus être acceptées, car cela entraînerait des injustices.

Haller pense que la situation difficile actuelle va durer encore deux ans, jusqu'à ce qu'une relève suffisante soit formée. «Nous remplissons les classes de formation des mécanos facilement, grâce no-



Beaucoup de questions à Manfred Haller parmi le public de tous les âges.

tamment à davantage de souplesse quant à l'âge et grâce au salaire d'apprenant de 44 000 à 54 000 francs.

«On ne peut pas non plus considérer que le salaire dans un job» a souligné Haller. Les prestations sociales sont aussi importantes. «D'autres compagnies offrent des salaires plus élevés, mais pas de modèles de retraite ou de protection contre le licenciement comme aux CFF» a expliqué Manuel Avallone, vice-président SEV.

Insatisfaction chez les jeunes

L'une des raisons d'être du séminaire était l'insatisfaction chez les jeunes mécanos. Lucie Waser, responsable de la jeunesse SEV et co-organisatrice du séminaire, était présente. En effet, les jeunes collègues de diverses catégories professionnelles se plaignent toujours plus du salaire. Un nouveau groupe de travail «salaire», présidé par Hans-Ruedi

Schürch, a vu le jour récemment. Le porte-parole du groupe, Severin Sertore, 25 ans et mécano à Winterthour, a présenté l'état des travaux. Il a donné deux raisons possibles à cette insatisfaction croissante.

Augmentation trop lente

Sertore s'est formé de 2011 à juin 2012 aux CFF puis a été engagé à 62 600 francs brut (salaire annuel), ce qui est beaucoup moins que la valeur de base du niveau d'exigence G du personnel des locs (70 000 francs). Son salaire actuel est de 72 604 francs, puisqu'il a passé au salaire de base au 1^{er} janvier, avec 43 autres collègues, la CCT 2015 interdisant l'engagement en-dessous du salaire de base. Sertore gagne toutefois encore un tiers de moins que la valeur la plus haute du niveau d'exigence G (102 000 francs).

«A mon avis, on peut discuter d'une telle différence dans un

métier où il faut travailler de manière ponctuelle et sûre dès le premier jour, comme les autres» a expliqué Manfred Haller. Même s'il y a des différences selon les dépôts, avec plus ou moins de types de locs ou de trajets exigeants. «La discussion doit être menée dans le cadre de la CCT, puisque les augmentations sont réglées de la même manière dans toutes les catégories de métier» ont souligné Haller et Avallone. Les participants ont surtout mis en avant le fait qu'il faut accélérer la progression salariale, ce qui est également thématiquement actualisé dans les autres métiers.

Ecart historique

Severin Sertore ne gagne guère plus trois ans après sa formation et même moins parfois que des collègues plus âgés venant de terminer leurs cours. Cela est dû à une amélioration obtenue par les syndicats lors des négociations CCT 2015: il n'y a plus de salaire de départ en-dessous de la valeur de base, après avoir terminé une seconde formation (sont concernés le personnel des locs mais aussi les agents de trains et les chefs circulation des trains).

«Au lieu de saluer cette décision, il y a maintenant un certain malaise chez le personnel des locs» regrette Manfred

Haller. Et cela bien que ZF ait mis de l'argent supplémentaire à disposition pour ne pas octroyer le minimum (70 005 francs...) à ces mécanos concernés mais les payer en fonction de leur âge (jusqu'à un maximum de 74 000 francs). Cette harmonisation, logique à la base, a permis à certains fraîchement diplômés mais un peu plus âgés, de gagner davantage que des jeunes collègues, ce qui est forcément mal perçu de la part de ces derniers...

Michael Buletti et Jürg Hurni, secrétaires syndicaux SEV, ont expliqué que les adaptations salariales 2015 ont aussi engendré des inégalités chez les collaborateurs engagés sous «Vision 2010».

C'est un grand défi pour chaque grosse entreprise, de faire que tous les collaborateurs soient sur un pied d'égalité, a répondu Manfred Haller. Les CFF s'y appliquent et Manfred Haller se met à disposition de la LPV pour analyser les salaires qui ne jouent pas.

Markus Fischer/Hes

A la recherche d'exemples

Le groupe de travail «salaire» de la LPV est soutenu par le secrétariat central SEV et la commission des jeunes. Il est composé de membres d'âges divers, d'années de service variées et de Suisse alémanique et romande. Ce groupe de travail cherche des données concrètes concernant des collègues qui ont l'impression que leur progression salariale est insuffisante ou incorrecte, en particulier de ceux qui ont terminé leur formation dans les dix dernières années. Merci de votre aide. L'adresse de contact est juerg.hurni@sev-online.ch



Manfred Haller et Hans-Ruedi Schürch, président central LPV

Les projets d'externalisation de l'entretien du matériel roulant se multiplient

« Il est irresponsable de rester dépendant d'une multinationale »

Manuel Avallone, vice-président SEV



Entretien externalisé du matériel roulant : menace pour l'emploi

Alors que la pression sur les coûts est en augmentation, les entreprises de transports publics regorgent d'idées pour réaliser des économies et optimiser les coûts. Dans l'entretien du matériel roulant, il y a celles qui ont opté pour l'externalisation du travail, celles qui se tâtent encore et celles qui regroupent leurs forces pour conserver leurs employés. Tour d'horizon non exhaustif de la situation en Suisse. Pour le SEV, une chose est sûre: la sous-traitance est la porte ouverte à la perte d'indépendance. La décision des CFF d'externaliser « exceptionnellement » la révision des ETR 610 laisse sceptique le SEV qui va veiller au grain pour que de telles idées ne se multiplient pas.

L'externalisation de l'entretien du matériel roulant n'est pas seulement une réalité aux CFF, mais également au sein d'ETC, partout en Suisse. En Suisse alémanique, la Frauenfeld-Wil-Bahn a opté pour l'abandon de l'entretien (voir en page 11). Quant aux CFF, ils ont annoncé le 24 septembre dernier que 19 trains de type ETR 610 feraient l'objet d'une révision et d'une modernisation pour un montant de 80 millions de francs. Un travail externalisé à Alstom... « En profitant de la période de révision pour exécuter les travaux de modernisation, il est possible de créer des synergies et d'améliorer la disponibilité des véhicules », expliquent les CFF. Alstom exécutera ces travaux à Savigliano (Italie) à partir de 2017. Cette décision des CFF laisse le SEV sceptique (voir en page 11).

On « synergise » en Romandie

Dans les ETC romandes, l'approche est complètement différente et elle pourrait s'organiser à l'échelon romand. Un groupe de travail inter-entreprises a été mis sur pied par toutes les ETC actives dans la

branche rail pour « réfléchir à des synergies dans l'entretien des bogies », explique Vincent Ducrot, directeur général des Transports publics fribourgeois. « Il s'agit pour les ETC de Romandie de diminuer les coûts de l'entretien des bogies en collaborant, voire éventuellement en le réunissant sur un seul site en Suisse romande. » Vincent Ducrot précise que le futur centre de maintenance des TPF à Givisiez ne jouera pas ce rôle de « centre romand ». Pour rappel, le BLS louera une partie du centre de Givisiez dès 2019, date à laquelle il sera opérationnel. Pour Vincent Ducrot, un centre d'entretien des bogies, s'il se fait un jour, « devrait avoir une position centrale, donc vraisemblablement en terres vaudoises ». Voilà pour la localisation. Pour le reste, les entreprises estiment que pour réaliser des synergies et mieux répondre aux normes plus poussées en matière d'entretien, il est impératif de travailler ensemble plutôt que chacun dans son coin ou de sous-traiter. « Actuellement, aucune entreprise n'a le volume de travail nécessaire pour

rentabiliser les investissements à consentir dans ce domaine. Prenons un exemple: pour sertir les roues, il faut des machines qui coûtent très cher. En mutualisant le travail, on peut faire des économies d'échelle », précise le directeur général des TPF.

Pas d'externalisation en Europe de l'Est

A l'heure où les entreprises sont mises sous pression par l'Office fédéral des transports qui leur demande de réduire leur dépendance à son égard, la recherche de solutions pour faire baisser les coûts est pour le moins logique. Le personnel risque-t-il d'en pâtir? « Je pense plutôt qu'il s'agit d'une nouvelle rassurante pour le personnel car actuellement il y a des usines en Pologne ou en Hongrie qui sont prêtes à effectuer ce genre de travaux. Mais pour les entreprises romandes, il est important de conserver le savoir-faire à l'interne. Une sous-traitance de l'entretien lourd pourrait être envisagée chez le constructeur, mais pas l'entretien régulier. L'entretien des bogies, par exemple, est une valeur straté-

gique qu'il n'est pas question d'externaliser », assure Vincent Ducrot.

Le groupe de travail inter-entreprises n'a certes pas pris de décision concrète. Il n'en demeure pas moins que pour Vincent Ducrot le travail d'entretien pourrait à moyen terme se faire au sein d'une « structure commune ». Autrement dit, d'un point de vue formel et si une entreprise venait à être créée, il s'agirait bien là d'une externalisation puisque la société commune aurait une forme juridique propre, avec comme risque la dégradation des conditions de travail. Le directeur général des TPF se veut toutefois rassurant. « Il s'agira, si les choses se concrétisent, d'intégrer les partenaires sociaux à la démarche. Nous voulons conserver les compétences en notre sein, pas faire de la sous-enchère salariale. » Si les discussions ont commencé, le calendrier n'est pas encore fixé. Les ressources financières à disposition des entreprises pour 2016 et 2017 sont pratiquement sous toit. « Ce ne serait donc pas avant 2018 que la collaboration se mettrait en place, si accord il y

a », précise Vincent Ducrot.

Au SEV on garde l'œil ouvert

Au SEV, on garde l'œil ouvert et l'esprit critique: « Il est tout à fait légitime que les entreprises réfléchissent à des synergies. Il n'empêche que le diable se cache dans les détails, à commencer par la forme juridique que prendrait une structure commune. Il n'y a aucune raison valable de créer une entreprise externe. L'entretien des bogies peut très bien être effectué par une des ETC actuelles qui factureraient son travail aux autres. La création d'une entreprise externe présente trop de risques de dégradations des conditions de travail. Le SEV n'acceptera pas une telle perspective », conclut Christian Fankhauser, secrétaire syndical accompagnant plusieurs sections VPT en Romandie. Le SEV invite donc ses membres à faire remonter toute information utile sur ce dossier afin de pouvoir le suivre de manière optimale et apporter une réponse appropriée.

Vivian Bologna



Le mandat confié à Alstom par les CFF a de quoi dégoûter le personnel des CFF.

Alstom va effectuer la révision de 19 trains pendulaires

Les CFF donnent du travail à Alstom

Le 24 septembre dernier, les CFF ont annoncé qu'ils confient la première révision des trains pendulaires ETR 610 à Alstom pour 80 millions de francs. Une externalisation qui sera effectuée à Savigliano, en Italie. Les CFF précisent qu'il s'agit là d'une situation particulière car ils amènent le confort et la technique des sept premiers trains de la première série au niveau de la deuxième. Les CFF ont décidé de réaliser la remise à niveau des trains en même temps que les révisions prévues pour la période 2017-2020. Tous ces travaux seront exécutés en Italie pour des raisons d'homologation, indiquent les CFF. A première vue, l'explication semble logique, même si on peut se demander s'il n'y avait pas d'autres alternatives. On parle tout de même d'un mandat à 80 millions que les CFF externalisent au lieu de le faire eux-mêmes.

Jusqu'à aujourd'hui, les CFF ont suivi une autre logique, celle d'effectuer l'entretien du matériel roulant à l'interne et ce pour des raisons de maîtrise du savoir-faire d'un matériel roulant qui a une longue durée de vie.

Le SEV a fait part de son scepticisme face à cette décision. L'externalisation de l'entretien des ETR 610 à l'entreprise Alstom est intolérable. Les CFF risquent ainsi de manquer des savoir-faire indispensables à l'avenir pour garantir la disponibilité de la flotte à long terme. En prévision d'une durée de vie de quelque 40 années, il est irresponsable de laisser s'installer un tel rapport de dépendance vis-à-vis d'une entreprise privée. Les CFF disposent de spécialistes à même de maintenir ces véhicules pour des dizaines d'années. Quant au vice-président du SEV, Manuel Avallone, il ajoute: «En matière de savoir-faire

comme de prix, il est irresponsable de rester dépendant d'une multinationale, dont les intérêts sont incontestablement divergents.» Les CFF disposent d'ateliers industriels qui leur permettent de réaliser cet entretien, moyennant certains ajustements. Si Yverdon et Olten semblent actuellement surchargés, Bellinzone (et probablement Bienne) auraient de quoi remplir ce mandat. Les CFF répètent à chaque occasion qu'ils considèrent l'entretien des véhicules comme une tâche clé. Le SEV les prend au mot: en Suisse, dans les ateliers industriels et ateliers d'entretien, on compte des milliers de postes de travail à haute valeur ajoutée. Il est exclu de les mettre en péril. Il faut au contraire impliquer le personnel dans les réflexions sur le développement des activités.

Gi/vbo

FRAUENFELD-WIL-BAHN

Dès le 1^{er} octobre, la Frauenfeld-Wil-Bahn (FWB) a confié à Stadler Rail Services SA l'entretien de sa flotte de cinq rames automotrices, achetées en 2013 à Stadler Rail, ainsi que celui d'un ancien véhicule et de véhicules de service. Depuis 2013, deux des cinq employés du dépôt d'entretien – et par ailleurs mécanos – de la FWB ont pris leur retraite et n'ont pas été remplacés. Un troisième employé, âgé de plus de 60 ans, reste à la FWB jusqu'à sa retraite et est «loué» à Stadler. Un quatrième membre de l'équipe, âgé pour sa part de 45 ans, reste lui aussi à la FWB mais ne travaillera, selon son souhait, plus que comme mécanicien. Le cinquième, âgé de 36 ans, rejoint Stadler Services qui louera ses services de mécanicien à environ 30% à la FWB. Il est donc désormais soumis à la CCT Stadler, qui sur quelques points est moins bonne que celle de la FWB (par exemple 43 respectivement 45 heures hebdomadaires contre 41 à la FWB). «Nous n'avons pourtant jamais eu l'impression qu'il s'agissait de piéger les employés», explique le secrétaire syndical SEV Felix Birchler. «Au contraire, des solutions acceptables ont été cherchées avec eux.»

La FWB a évoqué deux raisons principales pour justifier cette externalisation: dans une si petite entreprise, le maintien du savoir-faire est déjà mis en danger lorsque deux employés partent à la retraite simultanément. En outre, les coûts de l'entretien pourraient ainsi être lissés sur plusieurs années ce qui est important pour la sécurité financière de l'entreprise. «Malgré notre scepticisme, nous avons constaté que la direction avait pour objectif d'organiser au mieux la maintenance», relève Felix Birchler. «C'est pour cette raison que nous ne sommes pas montés aux barricades.» Stadler a garanti, avec des contrats de longue durée, à la FWB l'entretien des trains jusqu'à la fin de leur durée de vie. «Pour Stadler, il s'agit là d'un projet pilote qui lui permet de gagner d'autres clients», considère Felix Birchler. Stadler va employer plus de dix personnes à Wil, justement dans la perspective d'accroître ses activités de d'autres entreprises de chemin de fer. **Fi/vbo**

Etude Metron sur l'avenir de l'industrie ferroviaire et du matériel roulant en Suisse

Le SEV et UNIA avaient commandé une étude sur l'avenir de l'industrie ferroviaire et du matériel roulant en Suisse. L'étude Metron publiée en juin 2014 avait mis en exergue plusieurs points favorables au maintien de l'entretien du matériel roulant dans le giron des entreprises de transports.

Selon l'étude, en principe, divers groupes de prestataires pour l'entretien et les services peuvent entrer en ligne de compte: les exploitants ferroviaires eux-mêmes, les constructeurs de matériel roulant ou des tiers. L'entretien et les services représentent un domaine d'affaires intéressant et en pleine croissance pour les entreprises de construction. Dans d'autres pays, comme par exemple en Grande Bretagne, il est d'usage que les constructeurs se chargent de l'entretien. Quelques exemples: Bombardier: Grande Bretagne; Siemens: Espagne, Russie, Grande Bretagne; Stadler: Hongrie, Algérie. En Suisse cette pratique est appliquée déjà depuis longtemps par exemple pour les trams (exemple BLT). L'étude Metron a mis en évidence, si besoin, que les coûts sont à l'origine de nombreuses discussions pouvant donner lieu à des réorganisations. La question centrale est de savoir quels acteurs on trouvera sur le marché dans les prochaines années.

Attention à la dépendance des constructeurs

Selon les estimations des représentants des CFF, en

particulier pour le premier entretien, les entreprises de construction sont en mesure d'offrir ce service à moindres frais, étant donné qu'elles peuvent trouver de meilleures conditions à l'achat. Le premier contrat de maintenance est ainsi souvent proposé pour attirer le client, alors que pour les contrats suivants, en règle générale, les coûts augmentent.

Outre les exploitants ferroviaires et les entreprises de construction, il y a aussi des tiers qui jouent un rôle dans l'entretien et les services. Le transfert de l'entretien à des tiers est en tous les cas très pointu et délicat. Des problèmes contractuels dus à certaines zones troubles peuvent surgir parce que des relations contractuelles lient les exploitants ferroviaires avec d'une part les constructeurs et, d'autre part, les entreprises d'entretien et que ceux-ci (les constructeurs et les entreprises d'entretien) agissent librement les uns par rapport aux autres. En cas de problème durant la période de garantie d'un véhicule sur rail, il faut donc procéder à des clarifications.

La maintenance toujours plus exigeante de compositions complètes au lieu de véhicules isolés va nécessiter des investissements supplémentaires, ce qui pourrait amener à réfléchir à une révision des structures actuelles des ateliers CFF dans le domaine de la maintenance.

Vu les résultats de l'étude, le SEV revendique notamment:

- Pour des raisons de politique

des transports, de la sécurité et de l'emploi, l'entretien et les services doivent rester rattachés aux CFF, en tant qu'acteur principal. Les raisons sont avant tout la sécurité (aspect de qualité dans l'entretien et la maintenance) et le renforcement de la formation et de la formation continue.

- Indépendamment des solutions possibles, il faut s'assurer que sur le marché des services et de l'entretien, des conditions de travail équivalentes soient proposées de manière contraignante dans toutes les entreprises concernées, pour conserver les plus hauts standards de qualité et de sécurité. Ces exigences relatives aux conditions de travail et à la sécurité doivent être réglées sur le plan légal.

- Les CFF, le BLS et d'autres entreprises ferroviaires créent les partenariats nécessaires entre exploitants ferroviaires et industrie du matériel roulant, dans le but de pouvoir bénéficier des dernières technologies et des mesures récentes de sécurité. L'entretien et les services sont aussi un domaine très intéressant et tourné vers l'avenir.

L'étude Metron peut être consultée sur notre site <http://sev-online.ch/fr/medien/medienmitteilung/2014/-investir-pour-lavenir-de-lindustrie-ferroviaire-suisse/R-evendications-sur-l-entretien-et-les-services>

Externalisations chez CFF Infra

Des recettes loin d'être miraculeuses



Le savoir-faire est fondamental. Il faut le maintenir.

Les CFF confient depuis longtemps l'entretien des voies à des entreprises externes, mais d'autres externalisations conduiraient à une perte d'indépendance.

Le 16 août dernier, alors que les CFF et l'OFT se disputaient sur le montant dévolu à l'entretien du réseau dans le fonds d'infrastructure, la NZZ réchauffait un rapport du mois de mars sur les objectifs 2014 de CFF Infra, soulignant comment les CFF avaient loupé les besoins de productivité. Le 20 août, la NZZ en remet une couche, recommandant aux «monopolistiques CFF» de davantage recourir à la concurrence, à l'instar de Cargo International «en créant des joint-ventures», soit des entreprises externes pour mettre un terme à l'inefficacité publique. Dans les faits, les CFF externalisent depuis longtemps le re-

nouvellement des voies et font appel à des entreprises privées pour chaque entretien bien délimité. Des entreprises qui compressent leurs coûts grâce à des conditions de travail moins bonnes pour leur personnel. Les externalisations ne permettent guère de réduire les coûts car les privés sont aussi soumis aux directives de sécurité et sont soumis aux intervalles toujours plus courts. Le marché est en outre limité par le savoir-faire toujours plus spécifique et par des machines toujours plus sophistiquées, mettant ainsi les entreprises privées dans une situation de monopole. Rendant ainsi les CFF dépendants d'elles, comme le montre l'exemple de la construction des aiguillages. CFF Infra serait donc bien inspiré d'augmenter le nombre de ses monteurs de voies après des années de démantèlement et de soigner leur formation afin de faire face aux défis qui l'attendent.

AS Ouest

Grande tournée romande

Neuchâtel, Yverdon, Lausanne et Fribourg: AS Ouest avait vu large pour sa journée sur le terrain.

Les objectifs de ce genre de journée sont multiples: se faire connaître, récolter les doléances éventuelles des membres SEV, leur offrir des chocolats et des biberlis pour leur pause, etc. Cette fois-ci, il s'agissait aussi de les rendre attentifs à la journée dédiée au personnel de la Vente le 31 octobre prochain à Olten.

René Zürcher, président de la

cement, début août, avec de longues files d'attente à la clé... En effet, le nouveau système SwissPass engendre beaucoup de questions, notamment en lien avec le renouvellement automatique, et donc nécessite de nombreuses explications.

Suppression des agences de voyages

Autre sujet d'actualité: la fermeture de l'agence de voyages CFF. Les personnes employées actuellement dans cette agence passeront aux guichets. Il n'y aura pas de départ forcé



Distributions de biberlis et autres chocolats lundi 28 septembre en Suisse romande. Ici, à Neuchâtel, dans le local de pause des collaborateurs du service de la Vente CFF.

Deux autres syndicalistes, Jean-Pierre Etique et Baptiste Morier, ont visité les guichets d'Yverdon, puis tous se sont retrouvés pour rencontrer les collaborateurs travaillant à la gare de Lausanne (guichets et police des transports).

Le capitaine Michel Willy, chef de région, a accueilli des représentants SEV dans les locaux de la police des transports. Il a fait remarquer «qu'en raison de la grande présence de la police des transports et de l'étroite collaboration avec les corps de police locaux, le nombre d'incidents a reculé de 14% en 2014.» Selon lui, l'entreprise fait le maximum pour la sécurité de son personnel, pour la formation et l'équipement. Il relève d'ailleurs que la police des transports est mieux équipée que certains corps de police. A la question de Jean-Pierre Etique sur le fait qu'un engagement aux TPG pourrait affaiblir les prestations fournies ailleurs en Suisse romande, Michel Willy répond clairement: «Au contraire, cela permet de développer notre police. Il est inscrit dans la loi fédérale que nous devons fournir des prestations à tarif iden-

tique si on nous le demande. Le mandat aux TPG permet également davantage de varier le travail des collaborateurs.» La discussion a permis d'aborder des sujets comme la présence des policiers sur les quais, les guichets ouverts, etc.

A Fribourg, la délégation SEV

n'a malheureusement pas pu rencontré beaucoup de membres, tous étant très occupés à leur poste de travail. Ce qui n'a pas empêché René Zürcher de leur laisser les friandises et autres gadgets qui leur étaient destinés...

Henriette Schaffter



Une agence de voyages CFF... c'est bientôt de l'histoire ancienne.

section AS Ouest, était accompagné de Daniel Froidevaux et Jürg Hurni, tous deux secrétaires syndicaux SEV, pour la visite à Neuchâtel. Les collaboratrices et collaborateurs de la Vente en gare de Neuchâtel ainsi que ceux de l'agence de voyages avaient toutefois tellement de travail durant la visite de la délégation SEV qu'il a été difficile d'entamer une vraie conversation. Les représentants du syndicat ont néanmoins offert les cadeaux du SEV et pu recueillir les quelques inquiétudes et interrogations des membres sur place. A la Vente, c'est SwissPass qui a occasionné un surplus de travail au lan-

mais le pourcentage est tout de même en diminution, puisqu'il y a une démission qui a été enregistrée. Autre suppression toute récente: Neuchâtel ne s'occupera plus des bagages Fly. Seules Fribourg et Lausanne, en Suisse romande, gardent cette prestation. Pour le responsable de la Vente à Neuchâtel, il est clair que le métier change: «Nous ne sommes plus des vendeurs, mais des conseillers en mobilité. Le service après-vente prend de l'ampleur. Le travail a changé mais il est toujours aussi varié. Chaque client est différent.»

Yverdon et Lausanne



Journée du personnel de vente

Samedi 31 octobre, de 9 h 45 - 15 h 30

Hôtel Olten, à Olten

Thème: avenir de la vente aux guichets - revalorisation ou dévalorisation ?

Responsable branche P, SEV AS Ruth Schweizer

Assemblée VPT romande

Collègues de la VPT: bienvenus



Patrick Clot devant le bateau qui accueillera l'assemblée VPT romande le 31 octobre.

C'est la section CGN qui organise l'assemblée VPT romande 2015. Patrick Clot nous explique comment se déroulent les préparatifs...

La section CGN compte 201 membres et son président est Marco Formosa. L'actualité de la section, au niveau purement syndical, ce sont les négociations sur la convention collective de travail, en cours, ainsi que l'assemblée VPT romande

2015. C'est en 2000 que cette section avait organisé sa dernière assemblée du genre.

Entraînement en vue de 2016

Patrick Clot, président du comité d'organisation, explique pourquoi il tenait à organiser

cette manifestation cette année: «Nous accueillerons l'amicale des lacs et fleuves européens en 2016 à Lausanne, sur plusieurs jours. Cette assemblée VPT romande est donc un bon entraînement pour l'année prochaine...»

Il explique également que l'équipe d'organisation s'attend à une bonne participation, les assemblées sur des bateaux attirant toujours davantage de monde. En 2000, il y avait eu 450 personnes...

Sécurité dans les transports publics

La charte pour une meilleure sécurité

Les premières signatures de la charte ont eu lieu le 16 novembre 2000 à Fribourg, avec les six compagnies romandes suivantes: TPF, TPG, TL, TRN-TPCV, TN et VMCM. Bilan 15 ans après avec le président central VPT, Gilbert D'Alessandro.

La première rencontre entre syndicalistes du GATU a eu lieu en novembre 1999, avec la ferme intention de lancer une campagne pour une charte de la sécurité. Ceci sous l'impulsion de Johan Pain. C'est ensuite en novembre 2000 que le SEV-VPT-GATU lan-

çait la charte d'engagement pour une meilleure sécurité dans les transports publics. Les entreprises signataires s'engageaient alors à considérer que la sécurité des voyageurs était indissociablement liée à celle des conducteurs et du personnel de contact. Elles affirmaient, par la charte, que l'agression d'un de leurs salariés constituait un acte dirigé contre l'entreprise elle-même. Directions et collaborateurs et collaboratrices s'engageaient à développer collectivement des mesures de prévention et d'accompagnement. Un groupe paritaire, ayant pour but d'observer les faits d'agressivité et de violence, de les analyser et de faire des propositions à leur di-

rection respective, devait être mis sur pied.

Les directions des entreprises de transport public s'engageaient:

- à mettre en oeuvre les mesures préventives et d'intervention nécessaires pour éviter que les cas de violence répertoriés actuellement n'augmentent et qu'ils restent sans séquelles pour les personnes impliquées;
- à prendre les mesures nécessaires pour diminuer les situations engendrant un sentiment de violence et d'agressivité pour les voyageurs comme pour le personnel;
- à assurer un suivi de tout cas d'importance selon une procédure prévoyant le soutien mé-

dical, psychologique, juridique nécessaire pour le personnel impliqué, une information au personnel se basant sur les faits et un bilan pour en tirer toutes les conséquences.

Les organisations syndicales représentatives du personnel s'engageaient quant à elles:

- à défendre auprès du personnel la meilleure qualité de service rendu à la clientèle possible, sans laquelle l'agressivité de certains clients ne saurait être maîtrisée;
- à soutenir les actions de formation appropriée permettant une amélioration de la gestion des conflits par le personnel de contact.

Bilan 15 ans après, avec Gil-

bert D'Alessandro président central VPT:

■ **Les signataires s'engageaient, en 2000, à tenter de faire modifier la législation. Succès ou non?**

La loi a été modifiée, ça c'est un succès. En 2005, il a fallu néanmoins que les employés sortent dans la rue afin de récolter des signatures contre les violences dans les TP (10 000 signatures), ceci afin d'activer la modification de la Loi (dite: Motion Jutzet déposée en mars 2000 acceptée en 2001 aux Etats). Ces signatures avaient été ensuite apportées au secrétaire général de Moritz Leuenberger par une importante délégation. On peut donc

Le « Lausanne »

Le « Lausanne », plus gros bateau à passagers d'Europe

A noter que le bateau « Lausanne », le plus grand bateau dédié au transport de passagers d'Europe, est mis à disposition par la compagnie CGN. Les participants auront l'occasion de faire une mini-croisière, vraisemblablement en direction du Lavaux, pendant le repas.

Patrick Clot a essayé, en organisant l'événement, de rajeunir un peu l'ambiance et a donc invité un orchestre de blues-jazz qui se produira à l'arrivée des participants ainsi que durant l'apéro. Les organisateurs ont également « soigné » les prix de la tombola en achetant pas mal de lots.

Le président du comité d'organisation tient à remercier Marc-Henri Brélez, de la section TPG retraités, grand habitué des assemblées VPT romandes, qui a donné un sérieux coup de main à la section voisine pour l'organisation

de cet événement, ainsi que toute l'équipe de la section qui contribue à mettre cette manifestation sur pied.

Henriette Schaffter

BIO

Patrick Clot est président du comité d'organisation de la journée VPT romande 2015.

Il a été président de la section CGN durant huit ans, de 1996 à 2004. Il est actuellement encore au comité central VPT et co-responsable de la branche Navigation.

De formation, Patrick Clot est installateur sanitaire. Il est entré à la CGN en 1982 et travaille comme matelot et mécanicien. Âgé de 56 ans, il est marié, sans enfant.

Assemblée romande VPT le 31 octobre 2015 sur le bateau « Lausanne » à Ouchy



L'accueil des participants aura lieu dès 9h au débarcadère CGN n°1 à Ouchy. L'assemblée débutera à 10h sur le bateau « Lausanne », avec des interventions notamment de Gilbert

D'Alessandro, président central VPT, et Giorgio Tuti, président SEV. **Une table ronde sur la violence des transports publics** confrontera Vincent Ducrot, directeur des TPF, Olivier

François, municipal à Lausanne, un psychologue ainsi que des collègues concernés par cette problématique. Apéro, mini-croisière et repas suivront. Fin de la manifestation prévue vers 15h30.

fête ses 15 ans



Gilbert D'Alessandro, président central VPT.

répondre que oui, c'est un succès. Seul petit bémol: les instances judiciaires et les policiers ne connaissent pas toujours bien cette loi.

■ **Les signataires convenaient également de con-**

fronter au moins une fois par année leurs approches, leurs expériences et leurs résultats en matière de prévention de l'insécurité. Ça se fait?

Malheureusement pas dans toutes les compagnies. Il est

pourtant spécifié dans la charte que les partenaires sociaux s'engagent à se rencontrer paritamment afin de trouver des solutions communes pour enrayer la violence. Le plus important c'est que les entreprises intègrent dans leur réflexion qu'une agression même verbale est dangereuse, mais là encore des compagnies sont vertueuses et d'autres le sont beaucoup moins.

■ **Toutes les entreprises de transports publics ont-elles signé la charte?**

Non, il y en a encore trop, à mon avis, qui n'ont pas signé la charte: 24 ETC sont concernées, avec une grande majo-

rité en Suisse allemande. Je peux bien sûr comprendre la réticence des entreprises à vocation touristique, mais les autres devraient signer pour donner un signal clair à leurs collaborateurs et collaboratrices, un signal de soutien. Je me demande d'ailleurs si nous ne devrions pas lancer une campagne afin de sensibiliser les ETC qui n'ont pas signé...

■ **Quelle a été l'évolution en matière de sécurité dans les transports publics ces dernières 15 années? Il y a eu une amélioration ou une détérioration?**

Je pense que oui, qu'il y a eu une amélioration. Je peux

parler des TPF, que je connais bien et là les violences ont diminué. Cela tient à plusieurs facteurs: l'ancien directeur, M. Barraz, a pris cette problématique de la violence assez rapidement en considération. Et le fait de faire collaborer toutes les parties liées, de près ou de loin, aux transports publics (employé-e-s, direction, cadres, police, écoles et éducateurs de rue) ont participé à ce succès. On peut aussi relever que nombre d'ETC ont apposé l'autocollant Stop Agression dans leurs bus ou trains, ce qui représente déjà une belle victoire syndicale.

Propos recueillis par
Henriette Schaffter

Sous-fédérations

Samedi 17 octobre ■ Femmes des Travaux

Salines de Schweizerhalle (BL)

Visite des Salines de Schweizerhalle (BL)
Viens en apprendre davantage sur le monde du sel et laisse-toi surprendre!
Je me réjouis de vous voir nombreuses.
Inscriptions et remarques auprès de Lea Boner, 079 746 10 70 ou lea.boner@sbb.ch

*Les femmes des Travaux***Samedi 31 octobre** ■ AS
9h45 - 15h30
Hôtel Olten
Olten

Journée du personnel de vente

Thème: avenir de la vente aux guichets - revalorisation ou dévalorisation ?

Responsable branche P, SEV AS
Ruth Schweizer

Sections

Mardi 27 octobre ■ VPT LEB
19h
Echallens

Assemblée d'automne

Vous êtes cordialement invités à participer à cette assemblée.

Lundi 9 novembre ■ ZPV Biel/Bienne
Salle de la Geno 1^{er} étage
Genossen-schaftstrasse 18
Nidau

Assemblée d'automne

Le tractanda et PV de la dernière assemblée seront envoyés par mail aux actifs, et sur demande à denis.babey@gmail.com. Venez nombreux, nos collègues retraités sont également les bienvenus. Vous trouverez plus d'informations sur le site : <http://zpvbielbienne.ch>.

L'assemblée sera suivie d'un plat froid et du verre de l'amitié. Merci de vous inscrire sur la liste au local des agents de train ou par mail chez Raphaël Frydig (frydig@gmail.com) jusqu'au 30 octobre.

Mardi 10 novembre ■ AS Berne
17h30
Hôtel Bern

Assemblée des membres

Orateur: Jean-Claude Bonny, responsable de projet « Modèles d'avenir ».

Jeudi 12 novembre ■ AS Ouest
18h30
Salle des Cantons
Buffet de la Gare
Lausanne

Assemblée des membres

Notre invité sera Giorgio Tuti qui nous parlera de l'avenir du service public (TISA), ainsi que des sujets syndicaux actuels. L'assemblée sera suivie d'un repas offert par la section.
Pour des raisons d'organisation, nous vous prions de vous inscrire pour le repas jusqu'au 5 novembre auprès de : SEV AS Ouest, case postale 1310, 1001 Lausanne ou par email / téléphone : ouest@as-online.ch ou 078 825 66 90.

Jeudi 19 novembre ■ ZPV Ouest
9h40, ouverture de l'assemblée
Brügg BE
Restaurant Bahnhof, au 1^{er} étage
(coin fumeur)

Assemblée régionale

Giorgio Tuti, président SEV, sera présent. Café, croissants dès 9h. L'assemblée sera suivie d'un apéritif et d'un repas (à 13h20).
Nos retraité-e-s et nos apprenti-e-s sont cordialement invité-e-s. Inscriptions jusqu'au 9 novembre 2015 chez: Babey Denis, rte de la Scierie 25, 2732 Saicourt, par mail à denis.babey@gmail.com, ou au 079 555 06 12.

Décisions du Congrès 2015: délai de référendum échoué

Le délai de référendum concernant les décisions du Congrès 2015 est échoué au 25 septembre 2015. Cette possibilité n'a pas été utilisée.

Les décisions suivantes entrent donc en vigueur:

- rapport social SEV 2015
- textes d'orientation 2015-2017

- révision des statuts et du règlement de gestion SEV
- nouvelles propositions au Congrès

SEV, Syndicat du personnel des transports*La secrétaire du Congrès, Christina Jäggi*

Pensionnés

Mardi 13 octobre ■ PV Genève
14h30
UOG
Place des Grottes 3
Genève

Assemblée de section

Comme orateur du jour, votre comité vous propose un membre du comité de GenèveRando. Cette association assure la promotion de la randonnée pédestre depuis 1973 et, en partenariat avec l'Etat, elle est aussi active dans l'entretien et le balisage des sentiers du canton.

Puis, nous partagerons les informations d'actualités syndicales (entre autres, l'imposition fiscale de l'AG de nos FVP), la camaraderie et un verre pour faire passer le tout !

A noter qu'il est encore possible de commander l'agenda SEV 2016.

Le comité

Commissions

Vendredi 30 octobre ■ Jeunes
Lucerne
Paintball Arena
16h-18h

Sortie paintball

Paintball Arena est le plus grand organisateur de Paintball de Suisse avec des installations indoor et outdoor sur plusieurs sites. Grâce à l'offre très diversifiée, tous les joueurs auront leur compte de plaisir, qu'ils soient débutants ou habitués à participer à des tournois ou à jouer durant les loisirs.

Inscription jusqu'au 25 octobre à jugend@sev-online.ch. Important: le SEV ne se portera pas responsable pour les dommages éventuels et autres désagréments. S'assurer relève de la responsabilité des participants.

Loisirs

Samedi 31 octobre ■ USSC Badminton - ESC Saint-Gall
9h20
Salle de sport « Riethüsli »
St-Gall23^{ème} tournoi amical USSC de Badminton

L'ESC St-Gall invite tous les amis de badminton pour un jour de plaisir avec racket et volants. Pour joueurs de tous les âges et de tous niveaux de compétence. Impliquez-vous, un plan de jeu spécial assure assez et de jeux intéressants. On y va à St-Gall. Infos: Peter Lienhard Tel. 079 935 27 50. Délai d'inscription: 21 octobre 2015

Décès

Bersier Marie-Thérèse, veuve d'Armand, Cottens FR; décédée dans sa 90^e année. PV Fribourg.

Manigley Yvonne, veuve de Constant, Renens VD; décédée dans sa 86^e année. PV Vaud.

Chételat Marthe, retraitée, Courfvaire; décédée dans sa 96^e année. PV Jura.

Steiner Nelly, cuisinier/ère titulaire retraitée, Bévillard; décédée dans sa 86^e année. PV Biel-Bienne.

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

Pré-presses: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch

Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau
www.mittellandzeitungsdruck.ch

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 22 octobre 2015. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 15 octobre à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 13 octobre à 10h.

■ Sous-fédération TS, séance de la commission centrale

Evolution démographique: nous voulons y voir clair!

La démographie des spécialistes dans les domaines de l'entretien des véhicules, du nettoyage et du personnel ouvrier a constitué le point fort de l'Assemblée des délégués TS de cette année, en présence de Markus Jordi (HR-CFF). La discussion qui a suivi a mis au jour quelques anomalies que la Commission centrale a décidé d'étudier plus à fond pour pouvoir fournir une prise de position circonstanciée au chef du personnel. La Commission centrale a transmis cette prise de position le 30 juillet 2015. Une séance a eu lieu le 16 septembre 2015 avec Markus Jordi et Peter Luginbühl. Les thèmes traités lors de cette séance ont été :

- un recrutement réussi de personnel (de jeunes collaborateurs et collaboratrices aussi)
- conserver le personnel
- l'exactitude du portefeuille du personnel
- les modifications des images professionnelles et de leurs exigences dans l'entretien des véhicules, dues aux rames automotrices modernes
- un transfert de connaissances réussi
- les effets possibles des modèles de retraite introduits récemment.

On peut comprendre qu'il n'ait pas été possible d'achever la discussion sur tous ces thèmes lors de cette seule séance. La

question de l'évolution démographique des spécialistes va continuer à nous occuper à l'avenir. Des séances de reporting communes deux fois par année sont indispensables pour que notre sous-fédération puisse collaborer efficacement à l'étude de ce problème. Le chef HR Markus Jordi a salué notre proposition et a accepté ces séances de reporting. Il s'est aussi félicité que la sous-fédération TS se préoccupe de manière aussi approfondie de ce thème très important de la relève. Il a relevé qu'il s'agit de la seule sous-fédération SEV qui le fasse. La prochaine séance de la Commission centrale a lieu le 2 octobre 2015. **TS**

■ PV Biel/Bienne

« Les nouveautés de la Caisse de pension CFF »

Le 17 septembre, 64 membres de la PV Bienne se sont réunis en assemblée. En route vers le 100^e anniversaire...

Afin que le ciel retrouve son bleu en fin d'après-midi, le Chœur d'hommes des cheminots pensionnés de Bienne a ouvert l'assemblée à 14h15 par la chanson folklorique tessinoise «Quattro cavai che trottano» et le chant «Grüss mir die Reben Vater Rhein» sous la direction de Willi Lack. Notre invité du jour Aroldo Cambi, le responsable des finances du SEV et membre du Conseil de fondation de la CP CFF, nous a informés sur les nouveautés de la Caisse de pension CFF. Il a su avec précision, et par une présentation claire, nous expliquer ce qu'est le taux d'intérêt technique, ce que l'on entend par le schéma des générations et comment se compose le taux de conversion. Afin que la CP reste financièrement à niveau dans les années à venir, la CP CFF a décidé de prendre les mesures suivantes dès le 1^{er} janvier 2016:



- Aroldo Cambi**
- abaissement du taux d'intérêt technique de 3% à 2,5%
 - introduction des tables générationnelles
 - ces deux mesures abaissent le taux de conversion de 5,84% à 5,22%.
 - L'abaissement du taux de conversion à 5,22% a comme résultat une réduction des prestations de 10,7% pour les assurés qui sont au seuil d'une mise à la retraite (65 ans en 2016). Les mesures suivantes sont prévues pour amortir cette réduction :
 - un fonds de 690 millions versé par les CFF
 - une bonification unique de 12% sur le capital de vieillesse des assurés actifs
 - une augmentation de la cotisation des assurés et de l'employeur de 1,25% ce qui

donne une augmentation de 2,5% de la rente de pension. L'assemblée des membres a été conduite par Heinz Lüthi. Il a remplacé au dernier moment notre président Ruedi Flückiger qui a dû subir une opération. Bon rétablissement Ruedi! Les 64 membres présents ont été informés de la démission immédiate du vice-président Johann Duda. En plus, ils ont pu prendre connaissance de notre randonnée d'automne du mardi 6 octobre organisée par Fritz Lerch. La course annuelle dans la vallée de Waldenburg du 13 août restera pour les 83 participants un agréable souvenir et pour le jubilé des 100 ans de la section PV Biel/Bienne en 2017, les activités prévues ont été présentées. Avec un grand remerciement à Serge Anet, venu spécialement de Genève pour assurer la traduction simultanée, les remerciements au Chœur d'hommes et aux participants pour leurs intérêts, ainsi que les meilleurs vœux de rétablissement aux malades, l'assemblée a été close à 16h30.

Robert Drewes/adap..J.-C. Amiet

■ USSC

Champions de tennis à Lucerne



De gauche à droite: Patrizio Carloni (champion suisse 2015), Christoph Hoesli (comité d'organisation), Athos Keller (finaliste).

L'ESV Lucerne a organisé durant le week-end des 8 et 9 août 2015 les championnats suisses de tennis dans les magnifiques installations sportives Ruopigen/Littau.

Cette manifestation s'est déroulée en mémoire de Mani Furrer qui est décédé en janvier 2015. Mani venait de Lucerne, était le joueur de tennis des cheminots par excellence et c'était son idée d'organiser les championnats suisses chez lui. Malheureusement, il n'a pas pu remplir son rôle de responsable pour les raisons citées ci-dessus, mais ses collègues de l'ESV Lucerne se sont naturellement mis à disposition pour réaliser son dernier souhait. La participation 2015 a compté 40 joueuses et joueurs en provenant de toute la Suisse. 53 matchs ont eu lieu sur deux jours dans différentes catégories. Le mode du tournoi - les joueurs perdants au premier tour ont une 2^e chance dans un tableau de consolation - a rendu le tournoi très attractif. Le samedi était réservé comme d'habitude aux tours préliminaires, et le dimanche aux finales. Les deux journées se sont déroulées dans des conditions estivales. La soirée de divertissement du samedi a comme d'habitude été un des points importants de la manifestation. Cette soirée a été très agréable et les échanges entre les partici-

pants et organisateurs sont toujours très conviviaux. Au moment de la clôture le dimanche à 16h, les vainqueurs des catégories étaient connus. Le champion suisse 2015 est Patrizio Carloni (R3) du Tessin, qui a ainsi pu conserver son titre conquis l'année passée. La finale entre les numéros 1 et 2 du tableau n'a pas pu avoir lieu, car Athos Keller (R4) s'est blessé lors des matchs précédents, et a ainsi dû laisser la victoire à son coéquipier. Mais les autres matchs de finale n'ont pas été aussi simples, comme par exemple la finale des dames où Christa Wessner et Heidi Furger ont livré un match très disputé de plus de deux heures! Finalement, c'est Christa Wessner qui a remporté ce match au Super Tie-Break 10 à 8, et est ainsi la championne suisse 2015. Les autres vainqueurs des catégories sont: catégorie 2: Marc Philippe; Seniors: Thomas Müller; Vétérans: Edwin Gut et dans la catégorie fun: Luca Nonella. Un grand et sincère remerciement aux joueuses et joueurs qui ont présenté un très intéressant tennis dans des conditions estivales. Un grand remerciement également au comité d'organisation qui a été très efficace et à toute l'équipe du centre sportif de Ruopigen qui nous ont mis à disposition une infrastructure parfaite.

Guido Lang/Raphaël Luginbühl

Angle droit

Pris la canette à la main ...

Un conducteur de bus a été averti par sa direction. Le SEV est intervenu et l'affaire a été classée.

Tenir une canette de bière à la main en sortant de son véhicule peut s'avérer risqué. Un conducteur en a fait l'amère expérience. Heureusement sans conséquences.

Thomas, chauffeur dans l'entreprise de bus X, termine son service à la gare conformément à l'horaire prévu. Il traverse son bus et ramasse quelques journaux qui traînent sur les sièges ainsi qu'une canette de bière posée par terre. Il la soulève et se rend compte qu'elle est à moitié pleine. Il la prend donc avec lui hors du bus afin de la vider. Mais c'est là qu'il rencontre deux collègues qui prennent leur service, l'un des deux étant celui qui reprend son bus. Il s'entre-

tient quelques instants avec ses collègues. Les trois personnes discutent jusqu'à ce que l'autre collègue reprenne le bus, puis Thomas prend le chemin du local de service et jette la canette de bière.

La photo qui est censée constituer une preuve

Deux jours plus tard, Thomas est convoqué par la cheffe du personnel. Elle le confronte à une photo envoyée par un tiers à l'entreprise, qui le montre en train de discuter avec des collègues, en uniforme et une bière à la main. Elle lui demande des explications, surtout qu'il a déjà eu, il y a quelques années, un problème lié à l'alcool.

Ni témoins ni actes

Effectivement, à l'époque

Thomas avait dû être renvoyé à la maison au début de son service car son haleine empestait l'alcool. Il avait alors tout à fait accepté la mesure disciplinaire qu'il a reçue, et une telle chose ne s'est plus jamais reproduite.

Thomas affirme à sa cheffe du personnel qu'il n'a certainement pas bu, mais qu'il portait la canette de bière afin de la vider. Mais comme il n'est pas sûr qu'on le croie, il propose de demander à ses deux collègues de témoigner. La cheffe du personnel refuse car elle ne veut pas faire de vagues. Thomas demande à voir la photo mais on lui refuse ce droit. Au lieu de cela, on lui donne un avertissement.

Thomas s'adresse alors au SEV qui prend contact avec l'entreprise afin de clarifier

la nature exacte de ce qui est reproché à Thomas. L'entreprise confirme qu'il n'est pas possible de prouver que Thomas a réellement bu de la bière. Cependant, être en uniforme avec une bière à la main constitue une entorse aux règles de comportement qui sont à juste titre très sévères. La photo envoyée en est la preuve. Cette photo pourrait donner l'impression à des passagers que le chauffeur boit en conduisant. Ceci justifie un avertissement.

Le droit de voir la prétendue preuve

Le SEV ne comprend pas pourquoi les collègues de Thomas n'ont pas été entendus. En outre, si l'entreprise veut sanctionner Thomas, elle doit fournir la preuve de sa faute, et si cette preuve

est une photo, celle-ci doit être montrée à l'employé mis en cause. En outre, l'entreprise a déjà admis que la photo ne constitue pas une preuve de consommation d'alcool. Si l'on considère que Thomas tient cette bière à la main pendant qu'il effectue son service, sa faute se résume donc au fait qu'il n'a pas jeté la canette tout de suite. L'entreprise se doit dès lors d'expliquer à l'expéditeur de cette photo que les apparences peuvent être trompeuses. L'affaire se tasse suite à ces observations et l'entreprise renonce à son avertissement.

Le team d'assistance judiciaire SEV

■ Prestations complémentaires

Le Conseil national ne s'est pas défilé

Le 22 septembre, juste avant le débat, l'«Alliance pour des prestations complémentaires décentes» a appelé les conseillers nationaux à enfin relever les montants maximaux pris en compte dans le calcul des prestations complémentaires (PC) au titre du loyer. Cette courte action qui a eu lieu devant le Parlement a été un franc succès.

En effet, le Conseil national a peu après décidé d'entrer en matière sur la proposition du Conseil fédéral de relever les montants maximaux pris en compte dans le calcul des PC au titre du loyer. La chambre du peuple a ainsi refusé de suivre les recommandations de la Commission de la sécurité

et de la santé publique (CSSS). Une courte majorité avait proposé de renvoyer aux calendes grecques cette adaptation qui n'a que trop tardé.

Il faut savoir que les maxima n'ont plus été adaptés depuis 2001, alors que les loyers ont augmenté en moyenne de 21% pendant la même période. L'évolution varie selon les régions: les villes à forte demande locative ont même connu une augmentation des loyers qui dépasse parfois 30%. Conséquences pour les personnes concernées:

En raison de cette évolution, les bénéficiaires de PC sont de moins en moins nombreux à trouver un appartement dont le prix se situe dans le cadre des loyers maximaux en vigueur. Déjà en 2013, plus que 72% des personnes seules, 66% des couples, 54% des familles de trois personnes et 40% des familles de quatre personnes

ou plus y sont parvenus (selon le message du Conseil fédéral). Ces pourcentages pourraient avoir diminué encore davantage depuis 2013; cette politique de l'attribution contraint les personnes concernées à économiser sur leurs frais de nourriture et leurs autres dépenses personnelles. C'est inacceptable. Le Conseil national s'en est rendu compte il y a quatre ans et a demandé au Conseil fédéral (CF) de corriger cette situation. Le CF a élaboré un projet pour relever ces montants de manière différenciée selon les régions.

Une «Alliance pour des prestations complémentaires décentes» s'est donc constituée face à cette politique inacceptable et insensible. Elle regroupe des organisations de retraités-e-s, de personnes handicapées, l'association des locataires et des syndicats. Le 22

septembre, elle a mené une action sur la place Fédérale sous le slogan «Pour vivre dans la dignité – Pour des prestations complémentaires décentes» juste avant les débats portant sur ce projet. L'alliance a appelé les conseillers nationaux à ne pas suivre les recommandations de la commission. Il serait intolérable que les personnes concernées doivent encore plus longtemps se serrer la ceinture. La chambre du peuple doit accepter la proposition du Conseil fédéral dans son intégralité et ainsi assurer aux membres les plus faibles de notre société une aide très concrète et vitale.

L'«Alliance pour des prestations complémentaires décentes» continuera à s'engager à l'avenir. Elle combattra avec détermination tout démantèlement dans les prestations complémentaires.

USS

INFO

L'«Alliance pour des prestations complémentaires décentes» rassemble:

- Agile – Les organisations de personnes avec handicap
- L'Association de défense et de détenté de tous les retraité-e-s et des futur-e-s retraité-e-s (AVIVO)
- Femmes protestantes en Suisse (FPS)
- Grossmütter Revolution
- L'Association suisse des locataires (ASLOCA)
- L'Union syndicale suisse (USS)
- Travail.Suisse
- la Fédération des associations des retraités et de l'entraide en Suisse (FARES).

■ Heures d'ouverture des magasins

Le Conseil fédéral a enfin compris

Les demandes des syndicats et des cantons prises en compte, L'USS se félicite de ce que le Conseil des Etats ait décidé de ne pas entrer en matière sur une prolongation des heures d'ouverture des magasins. On a ainsi enfin tenu compte de l'opposition résolue des travailleurs et travailleuses ainsi que des cantons.

La décision prise par la petite chambre est judicieuse à trois

égards. Premièrement, la loi sur les heures d'ouverture des magasins aurait dégradé les conditions de travail des vendeurs et vendeuses des cantons touchés; cela, dans une branche à bas salaires où ces conditions sont déjà de toute façon très souvent difficiles (horaires irréguliers, travail sur appel). En outre, le commerce de détail ne connaît pas de convention collective de travail, car l'association patronale SwissRetail refuse à ce jour d'en négocier une. Des études montrent qu'une telle précarisation nuit à la santé des gens et constitue une entrave à la vie de famille. Il serait absurde

d'accepter, à cause du « fanatisme quasi religieux » (Luc Reardon, verts) des turbo-libéralisateurs, des reculs en matière de santé publique.

Deuxièmement, les cantons se sont clairement prononcés contre une loi fédérale sur les heures d'ouverture des magasins. Avec elle, plus de la moitié d'entre eux auraient en effet été contraints de prolonger leurs heures d'ouverture. Que la « la population zurichoise doive décider des horaires d'ouverture de la boulangerie de mon village » (Christian Levrat, socialiste) est contraire au principe de la subsidiarité, selon lequel il faut fixer des

normes à l'échelon le plus bas possible. Ce n'est pas en vain que le président de l'USS, Paul Rechsteiner (socialiste) a rappelé à ses collègues du Conseil des Etats le vieux principe libéral suivant : « Si une loi fédérale n'est pas nécessaire, ne la faisons pas. »

Troisièmement, il aurait été dommageable, pour des raisons démocratiques, de contraindre la majorité des cantons à prolonger leurs heures d'ouverture. En effet, les dispositions en vigueur ont été décidées, dans de nombreux cantons, par les citoyen(ne)s qui ont explicitement rejeté toute prolongation. En consé-

quence, Paul Rechsteiner a demandé à son collègue conseiller aux Etats Filippo Lombardi (PDC), à l'origine du projet de loi, de demander à la population tessinoise si elle veut adopter une réglementation allant dans le sens de ce que propose maintenant la loi sur les heures d'ouverture des commerces soumise au Parlement. Grâce à la voix prépondérante de son président, le Conseil des Etats a décidé de ne pas entrer en matière sur ce projet de loi. Reste à espérer que cette nouvelle ligne raisonnable s'impose également au Conseil national. **USS**

Révision de la Loi sur l'assurance-accidents: la collaboration des partenaires sociaux a été payante

Une loi moderne et une SUVA qui n'a pas été affaiblie. La collaboration des partenaires sociaux s'est avérée payante lors de la révision de la loi sur l'assurance-accidents (LAA).

Avec la votation finale de l'Assemblée fédérale lors de la session d'automne, la révision de la LAA est désormais sous toit. Les chambres fédérales ont ainsi modernisé une loi qui datait des années 80; cela, sans affaiblir la SUVA par rapport aux assureurs privés et sans démanteler les prestations d'assurance. Ce résultat n'a été possible que grâce à une collaboration intense entre l'USS et des organisations patronales.

La révision de la LAA présentée en son temps par le Conseil fédéral était très différente: sans que cela eût été financièrement nécessaire, elle aurait fait périlcliter une assurance sociale qui fonctionne bien. Les assureurs privés auraient pu continuer à faire grossir leurs affaires et la SUVA se serait affaiblie. En outre, le recul des prestations aurait détérioré la situation des invalides par accident. La couverture d'assurance aussi aurait diminué. Mais grâce à une coalition des partenaires sociaux, il a été possible de faire rejeter ce projet et d'empêcher ainsi cette révision.

Les organisations de salarié-e-s et celles des patrons représentées à la SUVA ont alors décidé d'élaborer ensemble un projet qui devait moderniser la LAA sans remettre en question les acquis de l'assurance-accidents ni le mode de fonctionnement de la SUVA. Les négociations se sont étalées sur plusieurs années. Lorsque l'Association suisse d'assurances, soit les assureurs privés, se rallia au projet négocié par les partenaires sociaux s'ouvrit alors la voie à un traitement non conflictuel par le Parlement de cette nouvelle révision.

Du point de vue du personnel, cette voie s'est avérée payante. L'assurance-accidents a pu être stabilisée et, alors que dans de nombreuses assurances sociales comme l'AI ou la prévoyance professionnelle, on observait ou observe encore des signes avant-coureurs de démantèlement, on est parvenu à éviter un tel sort à l'assurance-accidents. L'assurance-accidents reste donc une assurance sociale qui fonctionne bien et dont les finances sont solides. Et elle profite de la structure de la SUVA : les branches qui comportent des risques d'accident élevés y sont obligatoirement assurées. A travers leurs partenaires sociaux, elles constituent l'organisme responsable de la SUVA, un

modèle de réussite. Cela s'explique aussi par le fait que la SUVA ne prend pas uniquement en charge la couverture des risques, mais s'occupe aussi de prévention et pourvoir à la réhabilitation et à la réintégration des personnes victimes d'accidents.

La SUVA: un avenir garanti

Avec la nouvelle LAA, l'avenir de l'assurance-accidents, une assurance sociale fiable, et celui de la SUVA, une institution centrale du partenariat social suisse, sont garantis. La révision clarifie en outre quelques points litigieux qui sont aussi importants pour les assuré-e-s

- Un travailleur ou une travailleuse est assuré à partir du jour où commencent ses rapports de travail (donc même si le premier jour du mois tombe un dimanche).
- L'assurance prend fin le 31^e jour après la cessation des rapports de travail.
- Après la cessation des rapports de travail, il est possible de conclure une prolongation de l'assurance par convention pour une durée désormais de jusqu'à six mois.
- La loi énumère désormais toutes les lésions corporelles assimilées à un accident.
- Les mesures de prévention des

accidents sont aussi étendues aux frontalières et frontaliers ainsi qu'aux travailleurs et travailleuses détachés. Les entreprises étrangères doivent désormais aussi payer des primes pour la prévention, même si elles échappent à l'obligation d'assurance.

On est arrivé à empêcher des détériorations radicales concernant les rentes des invalides par accident à la retraite. Les rentes des assuré-e-s qui sont victimes d'un accident jusqu'à 20 ans avant leur retraite et deviennent invalides seront réduites, mais, avec leurs rentes de vieillesse de l'AVS et celles de leur 2^e pilier, ces personnes continueront à quand même bénéficier d'un bon niveau de prestations pendant leur retraite.

• Lorsque l'invalidité par accident qui avait plus de 45 ans quand ce dernier est survenu atteint l'âge de la retraite, sa rente LAA sera réduite, à partir de 45 ans, de 2% pour chaque année (exemple : 55 ans d'âge l'année de l'accident = réduction de 20% de la rente LAA à partir de 65 ans). Pour un degré d'invalidité inférieur à 40%, la réduction est de 1%. Grâce à des délais transitoires plus longs, seules les personnes victimes d'un accident après l'entrée en vigueur de la loi seront a priori concernées.

L'extension de l'assurance obligatoire auprès de la SUVA souhaitée par les syndicats n'a pas été obtenue. Toujours est-il que la position de la SUVA n'a pas été affaiblie. En raison des nouvelles règles de gouvernance d'entreprise, celle-ci dispose désormais d'un profil clair et voit son autonomie renforcée.

- L'ancien conseil d'administration devient le « Conseil de la SUVA ». Sa composition reste inchangée, soit 40 membres, dont 16 représentant-e-s des travailleurs et travailleuses, 16 représentant-e-s des employeurs et employeuses et 8 représentant-e-s de la Confédération.
- Un mécanisme de médiation a été mis en place pour clarifier les questions de délimitation concernant l'assujettissement à l'assurance auprès de la SUVA.
- Les activités accessoires de la SUVA, comme par exemple la gestion de cliniques de réadaptation, sont inscrites dans la loi. Cette issue positive ne doit cependant pas masquer les défis que l'assurance-accidents doit relever. Les accidents restent à l'origine de grandes souffrances humaines pour les personnes touchées et leurs proches. La prévention des accidents et maladies professionnels doit être intensifiée. **USS**

12 nouveaux postes créés pour le changement d'horaire

Davantage d'agents de train sur les lignes BLS



BLS supprime les automates au lieu de les remplacer (ici c'est Bernmobil).

Pendant longtemps, on a pensé que la profession d'agents de train allait disparaître. Elle semble toutefois vivre aujourd'hui une véritable renaissance. BLS change de cap et crée des postes d'agents de train.

Au bon vieux temps, le «contrôleur» était considéré comme une composante essentielle du personnel des transports publics: il vendait et contrôlait les billets, aidait les gens à monter et à descendre du train, donnait des renseignements sur les changements de train, annonçait la prochaine gare et apportait son aide au transport du courrier interne et des bagages. Ses fonctions dans le mouvement des trains étaient moins connues des usagers. Ces dernières décennies, les conditions liées à la technique et à l'exploitation ont radicalement changé de sorte qu'un nombre croissant d'entreprises ferroviaires font rouler toujours plus de trains sans accompagnement. Sur bien des lignes, le travail du personnel d'accompagnement des trains se limite aux contrôles sporadiques des billets.

Ce n'est pas que dans les trains que le personnel a diminué; il y a toujours moins d'ar-

rêts dotés de personnel et toujours moins de prestations. Démantèlement, commande à distance et transfert sur internet, telle semble être la devise – le personnel coûte trop cher. On remarque maintenant qu'on est probablement allé trop loin: sur certaines liaisons tardives, il faut mettre du personnel pour pouvoir garantir la sécurité des voyageurs. Comment savoir lorsqu'on n'est pas de la localité si on doit prendre à l'automate son billet pour «Thörishaus Dorf» ou «Thörishaus Station» ou encore où il faut changer de train? Face à un automate, beaucoup de personnes se débrouillent mal avec les prescriptions tarifaires ou avec l'achat de billets, encore plus dans un pays étranger ou lorsque les informations sont rédigées en langue étrangère. Et les automates ont un prix; ils doivent être entretenus et tombent parfois en panne.

Nouvelle doctrine au BLS

Le BLS est en train de changer de concept: au lieu d'investir dans les automates, il investit dans l'humain. Le déclencheur de cette volte-face est que les automates à billets BATS, que le BLS avait repris des CFF, prennent de l'âge et qu'ils ne peuvent plus être entretenus. Il faut donc trouver un remplacement pour les 49 appareils qui prend la forme de nouveaux automates

que le BLS utilise déjà depuis cinq ans. Ces derniers sont certes faciles à utiliser, l'achat du billet est rapide mais ils n'ont qu'une offre restreinte de billets courants.

Douze sites entre Goppenstein et Brigue ainsi que Spiez et Zweisimmen ne sont pas touchés par ce remplacement puisqu'ils n'auront désormais plus d'automates à billets. A partir du 12 octobre, tous les trains sur ces lignes seront accompagnés par des agents de train. Ces derniers vendront directement dans le train et sans supplément des titres de transport tels des billets individuels, des cartes journalières, des cartes pour vélos, des billets pour surclassement ou changements de parcours.

RegioExpress accompagnés

Le BLS va encore plus loin: au changement d'horaires de décembre, il veut que tous ses RegioExpress soient à nouveau accompagnés. Cela concerne les lignes Berne–Neuchâtel–La-Chaux-de-Fonds, Berne–Langnau–Lucerne, Berne–Kandersteg–Brigue et Spiez–Zweisimmen.

Comme l'a annoncé à *contact.sev* la porte-parole du BLS Helene Soltermann, le team du personnel d'accompagnement des trains du BLS sera augmenté de 12 postes à plein temps pour atteindre 114 postes en tout afin de pouvoir assurer l'accompagnement des trains. *pan*

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 et gagnera un chèque Reka d'une valeur de 40 francs.

Solution du concours paru dans *contact.sev* n° 16:

le train panoramique de Verticalalp (Vallée du Trient, Espace Mont-Blanc).

Le sort a désigné André Willi, domicilié à Samstagern, membre de la VPT Südostbahn.

Il reçoit un set d'écriture Caran d'Ache.

Conditions de participation:

Par carte postale Inscrivez votre réponse, vos nom et prénom ainsi que votre adresse sur une carte postale et retournez-la 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 14 octobre 2015