

Grève aux TPG

Les grévistes des TPG obtiennent un soutien financier du SEV!

Pages 2 et 3



Eaux plus calmes aux Mouettes

Les Mouettes genevoises, ces petites bateaux jaunes, se portent mieux. Leur personnel jouit notamment de nouveaux vestiaires. Il reste pourtant du pain sur la planche. Pages 8 et 9



Union syndicale vaudoise

Jean-Claude Cochard explique le référendum contre la nouvelle imposition des entreprises vaudoises. Page 14

La lutte autour de l'AVS, assurance sociale par excellence, est en cours en Suisse

L'AVS est un modèle à succès

Les personnes qui n'ont pas de grands moyens financiers sont fortement dépendantes de l'AVS une fois arrivées à la retraite. Une raison pour laquelle il faut défendre l'AVS, de toutes nos forces.

«Les riches n'ont pas besoin de l'AVS, mais l'AVS a besoin des riches.» La phrase célèbre de l'ancien conseiller fédéral Hans-Peter Tschudi est toujours valable: c'est justement contre la pauvreté des personnes ayant eu de bas revenus, ou des revenus dits «normaux», que l'AVS est un instrument important, bien plus important et bien meilleur marché que les deuxième et troisième piliers. C'est pourquoi certains riches dénigrent l'AVS. Et c'est pourquoi il faut renforcer cette AVS. Nous montrons ici ce que nous coûte réellement cet instrument et ce qu'il nous apporte.



Dossier pages 10 à 12

On profite tous d'une AVS forte, en particulier les femmes et les personnes à revenus bas ou «normaux».

Il y a quand même du bon...

Le pays a basculé, c'est un fait. La Suisse vote à droite. Du point de vue du SEV, il y a tout de même du positif à relever: les deux secrétaires syndicaux SEV, Edith Graf-Litscher, dans le canton de Thurgovie, et Philipp Hadorn dans celui de Soleure, ont conservé leur siège. Urs Huber reste le premier vient-ensuite. Paul Rechsteiner, président de l'USS, doit lui patienter jusqu'au second tour, tout comme l'ancien secrétaire SEV Roberto Zanetti à Soleure.

Edito, page 3

Une formation dans les transports publics continue à être une valeur sûre

La formation garantit l'emploi

■ Même si l'apprentissage demande beaucoup d'efforts et de persévérance, cela reste le meilleur moyen d'entrer dans la vie professionnelle. Les entreprises de transports publics offrent quantité de possibilités, ce qui permet à chacun de trouver son bonheur, selon ses intérêts et son niveau scolaire. Une formation terminée avec succès reste la meilleure assurance de ne pas

glisser vers la précarité et la condition pour pouvoir grimper les échelons au



cours de sa carrière. *contact.sev* a rencontré Doris Kubli, chargée de recruter de jeunes apprentis pour les métiers des transports publics, ceci au sein de la communauté de formation Login.

Interview pages 6 et 7

EN VITESSE

Bellinzone: opposition au déclin programmé

■ Depuis quelque temps, une situation difficile domine aux Ateliers Industriels CFF de Bellinzone, due surtout à la diminution du volume de travail. Mardi 13 octobre, le personnel



s'est mobilisé pour attirer l'attention des autorités politiques. Il avait organisé un cortège puis une rencontre dans la salle du Grand Conseil tessinois. Il y a reçu la garantie du soutien des autorités. Les Ateliers se trouvent dans une phase de transition. Actuellement, le travail est en nette diminution et les CFF ont l'air prêts à adapter les structures à la demande. La volonté de chercher d'autres clients semble quelque peu défraîchie. La Fondation pour « un centre de compétences de la mobilité durable et ferroviaire » a certes été créée mais c'est encore très récent et peu concret.

Finances du SEV: toujours sous pression pour réduire les coûts

Un budget équilibré malgré

Ne pas perdre de membres si possible, en recruter beaucoup d'autres et bien planifier les tâches: c'est ce chemin que veut emprunter le SEV pour assurer son avenir financier.

Il y a une année, le comité SEV discutait de mesures d'économie. Il avait surtout visé le département de la communication. Il se tourne maintenant vers les rentrées supplémentaires possibles. Le comité a en effet discuté des résultats du groupe de travail qui s'est penché sur de nouvelles possibilités de revenus.

Résultat des courses: on voit bien qu'il est presque encore plus difficile de trouver de nouvelles sources de revenus que des possibilités d'économies. Il en résulte finalement deux nouvelles mesures concrètes: les jeunes resteront membres non payants jusqu'à la fin de l'année durant laquelle ils termi-

nent leur apprentissage, afin qu'ils puissent connaître tous les avantages qu'il y a à être membre avant de passer à la caisse. Aujourd'hui il arrive souvent qu'ils résilient directement à la fin d'apprentissage.

Recherche de dons si besoin

Deuxième mesure: en cas de projets ou actions spécifiques, le SEV essaiera d'organiser des recherches de dons. On ne parle pas ici de lettres de demandes d'argent annuelles comme on en reçoit beaucoup de la part d'autres organisations, mais de demandes ponctuelles.

D'autres mesures seront également examinées mais elles se basent sur des rubriques existantes. Une évolution de l'assurance-accident comprise dans l'agenda a été discutée. Il en est ressorti que dans certains secteurs, l'assurance est souhaitée mais l'agenda pas forcément. Mais comme certaines catégories professionnelles continuent à utiliser très

volontiers l'agenda, il faudrait développer différentes variantes. Il faudrait également améliorer le passage, au niveau syndical, de la vie active à la retraite et proposer des activités adéquates aux membres et à leurs conjoints, afin qu'ils se sentent liés à la vie de leur section. Il faudrait aussi trouver d'autres partenariats dans le secteur des services.

La fortune n'amène plus d'argent

A la fin de cette discussion, le budget 2016 a été débattu. Malgré des conditions cadres difficiles, il est bouclé sur un résultat quasi équilibré, avec un déficit de 17 000 francs. Le SEV a su maîtriser ses coûts en vérifiant et optimisant les processus au quotidien. Et de premières mesures entrent en vigueur dans la communication. De plus, en 2016, il n'y a aucune action extraordinaire prévue et ce n'est pas une année de Congrès.

Aroldo Cambi, administrateur des finances, a cité trois points

critiques, qui influenceront l'avenir financier du SEV:

■ Le nombre de membres en diminution, qui forcément entraînera un recul des cotisations;

■ Dans les placements à revenu fixe, qui représentent environ 60% des actifs, on ne peut plus compter sur des rendements positifs dans les prochaines années. Le SEV devra donc faire face à une forte réduction des rendements financiers;

■ En général, le SEV doit donc faire face avec des moyens financiers en diminution, ce qui oblige à diminuer les coûts.

Le comité a accepté le budget et a pris note des commentaires. Il a également adapté le règlement des cotisations, en prolongeant la période non payante pour les apprentis, jusqu'au début de l'année civile suivante, et en réduisant la cotisation de moitié lors d'une seconde formation.

Peter Moor/Hes

COMMENTAIRE

■ Grève aux Transports p

Un soutien

Notre grève? Leur responsabilité

Allons donc, nous avons voulu la grève alors nous la payons, quoi de plus normal pour nos directeurs! Il s'agirait presque d'un jeu lorsque nous lisons ou écoutons les médias. Mais il n'en est rien! Un petit récapitulatif s'impose. Depuis la fin de 2013, suite à la détérioration de nos conditions de travail, au refus de dialogue de l'ancienne direction, nous avons été mandatés par l'immense majorité des membres du SEV lors d'une consultation générale pour mettre en place des mesures de lutte. Nous avons déposé un préavis de grève. Ceci nous a conduit directement vers la CRCT (Chambre des relations

collectives de travail). La CRCT nous a en quelque sorte donné raison puisqu'elle ne comprenait pas qu'une entreprise refuse toute discussion ou négociation avec les représentants du personnel sur des thèmes de revendications légitimes. Il vous faudra assumer les conséquences de votre entêtement, a-t-elle finalement prévenu la direction. Puis, au mois de juin 2014, se profilent des attaques sur les effectifs, les licenciements annoncés, la caisse pour les retraités pillée et la remise en cause des mécanismes salariaux. Nous avons engagé des luttes, organisé des manifestations et assemblées, signifié notre désac-

cord par des brassards. Lors des rencontres avec la direction, nous avons tiré la sonnette d'alarme, nous nous sommes expliqués devant le Grand Conseil, avons interpellé notre ministre de tutelle et rien n'y a fait. Ils étaient certains que nous allions nous laisser plumer avec le sourire. Il était pourtant encore temps de trouver des solutions. La colère était à son comble dans les ateliers et les dépôts, la peur des licenciements avait gagné l'administration. Et les dirigeants ne voyaient rien? Pariaient-ils sur notre résignation? Alors, qui est responsable de la grève? De NOTRE grève? Ce n'était pas un jeu pour nous. La grève n'a jamais

été un jeu pour les travailleurs et les travailleuses. Nous préférons toutes et tous ne pas avoir à en arriver là, nous préférons pouvoir travailler dans de bonnes conditions et faire convenablement le travail sans subir des menaces et des pressions. Partout, aujourd'hui, des tentatives pour limiter ou interdire le DROIT DE GRÈVE se font jour. La grève est un moyen de lutte efficace, une arme pacifique que nous préférons ne pas avoir à utiliser mais que nous gardons bien au chaud au fond de notre musette au cas où des attaques ou le manque de dialogue nous mettent en danger. Notre grève oui, mais leur responsabilité.

Le comité SEV TPG

Le comité du SEV a accepté de soutenir financièrement les grévistes des TPG dont la contribution financière peut être nulle s'ils le souhaitent. Un fonds financé par les versement de solidarité, par les non-grévistes, les contributions de la sous-fédération et des sections VPT complètent le règlement financier du préjudice de la grève.

A entendre les médias, les grévistes et les syndicats seraient sortis grands perdants de l'ac-

des conditions difficiles

COMITÉ EN BREF

La Fédération européenne des travailleurs des transports ETF a lancé une initiative citoyenne intitulée « **pour une Europe équitable dans le domaine des transports** ». Un million de signatures doivent être récoltées en une année au sein de l'UE. Le SEV et d'autres syndicats suisses vont, dans la mesure du possible, lancer des actions de récolte de signatures en Suisse, auprès des citoyens de l'UE.

Le 29 octobre, l'ETF mènera une **journée d'action des agents de train** partout en Europe. On mettra l'accent sur l'importance du personnel des trains pour la sécurité ferroviaire ainsi que le confort et la sécurité des voyageurs. Le personnel des trains syndiqués au SEV va parti-

ciper à cette journée. Le comité a discuté de la **réforme de la prévoyance vieillesse**. Certains éléments de la version du Conseil des Etats ont été validés mais la crainte de voir le Conseil national n'en faire qu'une bouchée domine. L'initiative AVSplus doit d'autant plus être utilisée comme moyen de pression. Le **domaine touristique** continue à être un projet de développement au SEV. Le comité a accepté un concept de recrutement de membres pour les deux prochaines saisons d'hiver. Barbara Spalinger, vice-présidente en charge de ce secteur, a parlé de l'expérience qui va être mise en place, avec des « adhésions » à l'essai durant une année, sans cotisations, et avec un paiement des

premières cotisations durant l'hiver 2016/2017.

Le comité a adapté le **règlement du personnel SEV** sur la base de la CCT CFF: les collaboratrices auront désormais droit à 18 semaines de congé-maternité (au lieu de 16) et le congé-paternité passera à 10 jours de congé (au lieu de 5).

Le SEV continue également à se préoccuper des nouvelles pratiques en matière fiscale concernant **les facilités de voyage** pour le personnel. L'idée de départ, à savoir contester la légalité des nouvelles règles à l'aide d'un avis d'expert, a été abandonnée, car les chances de réussite étaient moindres selon les experts potentiels. On va essayer de trouver d'autres possibilités d'amélioration.

publics genevois

financier du SEV aux grévistes

cord trouvé par le Front syndical TPG et la direction pour le paiement du préjudice de la grève du 19 novembre 2014, soit 350 000 fr. au total. Pourtant, les 688 grévistes en paieront la moitié seulement, par le biais de deux heures de travail et le prélèvement de 120 fr. au total, répartis équitablement sur les salaires d'octobre et de novembre. Mais ces contributions peuvent être réduites à zéro car le SEV a accepté de prendre en charge la totalité du préjudice. Le comité SEV a en effet accepté vendredi dernier une solution que la secrétaire syndicale en charge du dossier, Valérie Solano, qualifie de symboliquement fort. En effet, les grévistes SEV se verront indemnisés de la somme déduite de leur salaire



Le 19 novembre 2014, date historique s'il en est.

(120 fr.) comme le prévoit le règlement du SEV, mais également pour les deux heures qu'ils devront travailler sans salaire pour l'entreprise. Cette part sera financée par le fonds de solidarité qui va être mis en place – d'ores et déjà alimenté par les soutiens envoyés par les sections VPT (5000 fr.) et les grévistes qui ne souhaiteraient pas être indemnisés. Enfin, les non-grévistes qui

ne sont pas concernés par le règlement de l'accord du préjudice, même si les syndicats avaient estimé que tout le personnel était concerné par l'accord d'après-grève, pourront ainsi témoigner de leur reconnaissance. Le reste de la note sera partagé en trois parts égales payées par le SEV, la sous-fédération VPT et la section SEV-TPG.

vbo

ÉDITO

Dimanche dernier ont eu lieu les élections fédérales en Suisse. On lisait les jours avant que ces élections nous donneraient une orientation. Cette orientation, choisie par la majorité des électeurs, est désormais claire et nette: l'UDC a remporté une victoire, qualifiée d'historique à juste titre.

Nous ne voulons pas débattre ici de comment et pourquoi il y a eu cette victoire. Ce qui nous intéresse maintenant, ce sont les conséquences de ce résultat et les défis devant lesquels nous nous re-

«Ce qui nous attend maintenant, c'est du travail d'Hercule. Et nous sommes prêts à nous y mettre.»

Giorgio Tuti, président SEV

trouverons ces prochaines années dans le domaine politique. Ce qui est certain, c'est que les revendications écologiques (dans le domaine de la promotion du transport ferroviaire par exemple) seront plus difficiles à faire passer, et que les questions sociales ne trouveront pas de réponse qui soit à notre goût au niveau légal. On ne trouvera pas de majorité, ni au National, ni aux Etats, pour une augmentation des rentes et une meilleure situation des employé-e-s. Une majorité des électeurs et des électrices en ont décidé ainsi, il faut le respecter.

Les syndicats vont continuer à mettre tout leur poids dans la balance: dans les négociations CCT, nous nous engagerons pour les revendications du personnel et lorsque cela sera nécessaire, nous userons de notre influence sur la politique par des référendums et des initiatives. Et afin d'obtenir des succès dans cet environnement plus hostile, nous compterons, comme durant les dernières décennies, sur l'engagement et le soutien de notre base. Un succès politique lors de ces élections fédérales aurait drôlement facilité notre tâche, mais ce n'est pas impossible pour autant. Ce qui nous attend maintenant, c'est du travail d'Hercule. Et nous sommes prêts à nous y mettre.

Lorsque je dis « nous », j'inclus donc les deux secrétaires syndicaux SEV réélus, Philipp Hadorn et Edith Graf-Litscher, qui ont déjà œuvré au National jusqu'à présent. Nous les félicitons tous les deux, ainsi que tous les autres qui représenteront, pour la première fois ou non, les intérêts des syndicats et des travailleurs et travailleuses.

Après les élections, on est à l'aube des élections suivantes, dit-on. Pour moi, pour nous, la devise doit être la suivante: le travail se poursuit, et ça commence aujourd'hui. Pour nous, les professionnels du syndicat, comme pour vous, les personnes de la base. Je compte sur vous!

Pénurie d'ingénieurs en transports

La Suisse investit et surtout investira jusqu'en 2030 et au-delà, des dizaines de milliards dans ses infrastructures de transports, ferroviaires, routières et dans les agglomérations. Dans un territoire de plus en plus exigu, par conséquent avec des exigences socio-environnementales d'autant plus contraignantes, le défi est immense. Il ne s'agit pas seulement de projets à réaliser, il s'agit aussi de leur coordination, des synergies et de l'efficacité dans la durée de chacun des systèmes et finalement de leur complémentarité dynamique. Or, à ce moment crucial, le pays souffre d'une pénurie intense d'ingénieurs en transports à la fois maîtres de leur spécialité et « généralistes », en particulier d'ingénieurs connaissant bien non seulement les spécificités du pays, mais armés pour s'y confronter et convaincre.

Si le système suisse des transports publics est ce qu'il est aujourd'hui, reconnu internationalement comme l'un des plus efficaces au monde, cela est dû pour beaucoup à la collaboration entre les EPF, la politique et les entreprises. Cette collaboration est certes logique, mais l'ampleur des projets au pays de la démocratie directe exigeait plus. Un engagement convaincu et convainquant de tous les acteurs concernés, directs et indirects. L'actualité de l'achèvement des NLFA, de Rail 2030 succédant à Rail 2000, du trafic d'agglomération, incitent à rappeler l'exemple des multiples contributions de LITEP, le « laboratoire d'intermodalité des transports et de planification » de l'EPFL appuyant les 6 cantons



de la Suisse occidentale dans ces réalisations nationales. Le système CAPRES, permettant la simulation fine de l'évolution des capacités des lignes et des gares fut et est encore avec ses développements un outil incomparable de planification. Pas seulement en Suisse. La réputation des professeurs Genton, puis Bovy, Rivier et Tzieropoulos (le « rapport Rivier » sur la remise en état du réseau français est toujours le fil conducteur du gouvernement voisin) a très largement contribué au rayonnement international de l'EPFL. Cette pénurie d'ingénieurs est d'autant plus incompréhensible.

Le constat est sans appel: la pénurie est générale, elle touche toutes les entreprises de transports et tous les bureaux d'ingénieurs. Deux raisons. D'une part, un « trou » d'une dizaine d'années au moins dans la formation d'ingénieurs EPF (Lausanne et Zurich) suite à la volonté (revendiquée sans trop le dire par Lausanne depuis 2007) de donner la priorité à la recherche plutôt qu'à la formation. D'autre part, la non-anticipation de cette évolution fait que les Hautes Ecoles Spécialisées (HES) prennent le relais de la formation d'ingénieurs de transports littéralement au pied levé. La transition est boiteuse, non pas par la faute des acteurs directs qui font leur possible, mais surtout par l'absence d'une autorité capable d'imposer une coordination et un rythme. Encore une fois, tout le charme du

fédéralisme helvétique: les EPF dépendent de la Confédération, les HES sont l'affaire des cantons, et les deux revendiquent leur liberté académique.

Le marché du travail qui devrait selon la doctrine libérale régler spontanément la question, conduit à une situation grotesque: à la mise à l'écart de ce marché, plein d'avenir par définition, des jeunes d'ici qui choisissent cette branche dans laquelle le pays investit massivement. En effet, depuis quelques années déjà, 9 engagements sur 10 bénéficient à des ingénieurs formés à l'étranger, disposant des 5 à 10 ans de pratique requis et très heureux de venir travailler dans ce pays si réputé pour la qualité de ses transports publics. Nos jeunes à nous, quand ils ont obtenu leur diplôme, sont souvent condamnés à des stages multiples, parfois sous-payés. Les entreprises, les bureaux d'ingénieurs ne sont guère motivés à les engager: alors que la pression sur les coûts n'a jamais été aussi forte, à peine « mûris » ces jeunes risquent d'être « piqués » par des concurrents... Deux pistes complémentaires vers une solution paraissent prometteuses. D'une part, coordonner sérieusement et rapidement les formations « transports » EPFL et HES. D'autre part, creuser l'idée de l'Office fédéral des routes, semble-t-il, d'ajouter une fraction de pour cent aux budgets des grands projets de façon à disposer des moyens financiers pour compléter la formation pratique des jeunes ingénieurs. Il est urgent que la Suisse surmonte cette absurdité incroyable: elle investit comme jamais dans ses infrastructures de transport, tout en se privant du capital humain nécessaire pour réaliser ces projets.

Michel Béguelin

Les CFF ont développé une application qui devrait aider à éviter les accidents: une alerte pour les mécanos

Le quotidien des mécanos de locs est stressant. Une faute est vite arrivée, faute qui peut avoir parfois des conséquences dramatiques. Lors d'une sortie de gare, il peut arriver qu'un mécano, même très expérimenté et hyper consciencieux, regarde le mauvais signal. Sur le principe, il serait évidemment mieux que deux personnes soient dans la locomotive, pour que l'autre personne puisse rendre le pilote attentif, le cas échéant, à son erreur...



Si le train part alors que les signaux sont au rouge, l'application affiche: « Halt! »

La Conduite des trains aux CFF, a fait part récemment d'une « évolution positive »: l'introduction d'une application d'alarme, qui rend les mécanos attentifs à de graves erreurs. À l'aide du capteur intégré dans l'iPad du mécano, WarnApp détecte lorsque le train est en mouvement. L'application contrôle alors si une autorisation de marche a été accordée, et s'affole si tel n'est pas le cas. HALT est alors écrit en grosses lettres sur l'écran. Quelque 3500 mécaniciens de locomotive des CFF sont désormais équipés de l'application, installée sur une tablette nu-

mérique de la cabine de conduite. L'outil est déjà utilisé depuis le mois d'août. Les CFF sont très fiers de leur outil, qui n'est en fonction nulle part ailleurs en Europe et qui augmente la sécurité. Les CFF ont négocié avec les partenaires sociaux: l'application est là pour aider le mécano et non pas le contrôler ou le surveiller. Hans-Ruedi Schürch, président LPV, salue l'introduction de cette application, car la sécurité est une revendication importante des mécanos. Il a fallu dépenser 1,2 million de francs pour développer l'application ces deux dernières années.

Au fonctionnement par contre, l'outil ne coûte pas grand-chose. C'est donc un investissement avantageux pour la sécurité. Ce système ne sera toutefois pas installé sur les lignes déjà équipées de ETCS niveau 2, qui est un système de sécurité très performant. La ligne du Gothard par exemple est déjà équipée de ce système de sécurité moderne et l'application n'y sera donc pas utilisée. À noter que cette application ne fonctionne qu'avec le système LEA et ne peut donc être utilisée que par le personnel des locs des CFF et de ses sociétés sœurs.

pan/Hes

Transports publics de la région lausannoise

Les militants tl au front



Les membres du comité tl-leb, des militants et le secrétaire syndical Christian Fankhauser à St-François, le 8 octobre. Les informations fournies aux conducteurs et conductrices ont été appréciées.

Le 8 octobre dernier, les militants des tl et du LEB sont allés à la rencontre des collègues pour les informer de l'avancée des négociations difficiles avec la direction.

Les collègues ont apprécié la distribution d'informations de la part des militants des comités. «On sent que les collègues apprécient notre présence», témoigne John Pain, membre de la section

VPT-tl. Secrétaire syndical en charge des négociations, Christian Fankhauser constate aussi «que le personnel nourrit une certaine colère et la somme de tous ces besoins non écoutés pourrait conduire au refus de la CCT 2016».

Les négociations se poursuivaient mardi 20 octobre à l'heure où nous mettions sous presse (les dernières informations sont sur www.sev-online.ch). Y aurait-il eu rupture des négociations? Le danger est bel et

bien réel puisque le Conseil d'administration a donné un ultimatum au SEV, le sommant d'accepter rapidement ce qui avait été négocié jusqu'ici, alors que de nombreux points sont encore peu clairs, notamment concernant le système salarial.

Pour rappel, un rassemblement de soutien à la poursuite des négociations et en faveur d'une bonne CCT est d'ores et déjà prévu le mercredi 28 octobre de 11 h 30 à 14 h 30 à la place St-François.

Vivian Bologna



Le mécanicien du LEB Cédric Jenton reçoit des brochures de Christian Fankhauser.

CHRONIQUE

« Super Sunday »

Le « Super Sunday », comme on l'a appelé, est derrière nous. Grande journée d'élections (et de votation) hier dans mon canton, le Jura.

Il y a d'abord l'excitation des premiers résultats. Réunie au grand complet, la famille débat, compare les votes de chacun, commence à parler fort sur certains sujets, se calme, passe à table. Ensuite, certains jouent aux cartes pendant que d'autres restent scotchés à leur ordinateur, le smartphone à la main, écoutant la radio et regardant la télévision. On attend tous ensemble les premières tendances. Certains avec un peu plus de « fièvre » que d'autres.

Les enfants sont au milieu de cette ambiance un peu tendue. Les plus grands, dix ans, posent plein de questions sur le déroulement, sur les chiffres, les conséquences, etc. Ils ont déjà leurs candidats préférés...

Les plus petits, quatre-cinq ans, sentent que c'est une journée particulière, mais n'y comprennent pas grand-chose. Ils préfèrent regarder Dora ou T'choupi à la télé, ou, encore mieux, jouer sur leur console tactile ou piquer le smartphone de papa ou maman.

Les premiers résultats tombent, on se réjouit d'une nouvelle crèche à Delémont. Les élections fédérales n'amènent pas de changement. Statu quo. Ce sont donc les élections cantonales qui nous maintiendront en haleine, jusque tard dans la soirée. L'UDC, qui avait jusqu'alors quatre sièges au Parlement jurassien (sur 60), n'arrête pas de faire des voix... au fur et à mesure que les résultats des communes tombent, on voit que c'est ce parti-là qui cartonne.

« Mais attend, c'est toujours comme ça, et lorsque les résultats de Delémont tombent, c'en est fini. On se fait toujours avoir. La ville ne vote pas UDC », me glisse un membre de la famille. Finalement non. En 2015, c'est différent. Quelque chose a changé. On se disait toujours que la Suisse romande, et d'autant plus le Jura, était épargnée par cette montée de la droite dure. C'en est fini. Huit sièges pour l'UDC au Parlement jurassien. Onze sièges de plus au Conseil national pour tout le pays. Cette législature s'annonce mal.

18 h: ma sœur et moi emmenons nos filles dans les couloirs de l'Hôtel du Gouvernement, sentir un peu l'ambiance. Comme le faisait mon père quand nous étions petites. Les miennes sont un peu jeunes pour y comprendre quelque chose, mais, dans 20 ans, lors du prochain « Super Sunday », elles voteront toutes les deux. Et seront même peut-être sur une liste... Alors autant leur transmettre cet intérêt pour la chose publique dès le plus jeune âge, non?

La politique, c'est plein de rebondissements et, comme vient de me le dire un collègue, on fera mieux dans quatre ans (cinq pour les cantonales). Oui, d'accord, mais d'ici là?

Henriette Schaffter

Occupation des places d'apprentissage chez Login: où en est-on?



« Il faut un changement de philosophie »

C'est en automne que tombent les premières décisions en ce qui concerne les apprenti-e-s de la rentrée suivante. Celles et ceux qui obtiennent une place sont soulagé-e-s, les autres, qui essuient plusieurs refus, voient alors la pression augmenter. Quelle est la situation actuelle sur le marché des places d'apprentissage, aussi bien au niveau des entreprises formatrices que des futur-e-s apprenti-e-s?

■ **contact.sev:** Doris Kubli, on peut lire un peu partout que la recherche d'une place d'apprentissage est devenue plus facile et diverses entreprises se plaignent d'avoir du mal à trouver des apprenti-e-s. Login vit-elle aussi cette évolution, avez-vous également des difficultés à recruter?

On doit observer les choses de manière différenciée et on ne peut pas généraliser comme ça. On doit différencier tout d'abord selon la zone géographique: la situation du marché des places d'apprentissage n'est pas identique partout. Et il y a également des différences selon la profession. Il y a des professions qui n'ont pas vraiment la cote chez les

jeunes, c'est un fait. Beaucoup d'entreprises n'ont pas encore réussi à séduire les jeunes. Une nouvelle génération arrive et certains employeurs n'ont pas encore essayé de s'adapter. Qu'est-ce qui est important désormais pour ces jeunes gens? Il est trop simple de dire qu'ils ont des capacités scolaires moindres et qu'ils ne remplissent pas les critères. On peut aussi retourner la question dans l'autre sens et se demander de quelles nouvelles capacités ils bénéficient. Ils ont de bons réseaux, savent utiliser certains outils et ont l'habitude de faire face à quantité d'informations. Ils ont davantage de compétences sociales que nous à notre époque. Aujourd'hui, on parle surtout de ce qui leur manque, alors qu'on devrait voir la chose différemment, changer de philosophie.

■ **Revenons à ma question de départ: avez-vous aujourd'hui davantage de difficultés à trouver des apprenti-e-s?**

Non, le Secrétariat d'état à la formation, à la recherche et à l'innovation (SEFRI) parle d'une « situation stable » et souhaite qu'il y ait encore davantage de places afin qu'il y ait vraiment possibilité de faire un choix. L'année dernière, ce sont 8000 places d'apprentissage qui n'ont pas pu être repourvues en Suisse, ce qui correspond à

9%. Login recrute un peu mieux que la moyenne, puisque ce sont 3% des places qui n'ont pas pu être occupées. C'est pourquoi nous devons constamment évoluer et nous orienter selon la nouvelle situation du marché.

■ **Dans certains métiers, Login a toujours eu du mal à trouver des candidats, n'est-ce pas?**

Oui, ce n'est pas nouveau.

« Ils ont de bons réseaux, savent utiliser certains outils et ont l'habitude de faire face à quantité d'informations. Ils ont davantage de compétences sociales que nous à notre époque. »

C'est pourquoi je trouve qu'on doit considérer la situation de façon différenciée selon les secteurs. Pour nos métiers manuels, c'est difficile et on entend ça également dans d'autres branches.

■ **Pendant de nombreuses années, on dépassait à chaque rentrée le record du nombre d'apprentis chez Login. Ce temps-là est-il révolu?**

La croissance s'est clairement ralentie. Nous estimons que la situation est en train de se consolider. Il y a également des transferts entre différentes professions, de nouvelles apparaissant par exemple.

■ **Parlons de cela. Cette année seront formés les premiers**

agents de transports publics. Qui entreprend cette formation? Que faisaient ces jeunes gens avant?

La comparaison avec le passé est difficile, car il s'agit d'une autre génération, d'autres jeunes et que l'environnement dans lequel ils évoluent a changé. Pour cette formation, nous cherchons des jeunes gens passionnés, qui veulent travailler dans l'exploitation des transports publics et qui

exigent pour la formation ont changé. On doit toujours se demander si on veut des spécialistes ou plutôt des généralistes. Au niveau des entreprises, ce sont plutôt des spécialistes qui sont recherchés actuellement.

■ **Que contient cette formation d'agent de transports publics?**

Surtout de la planification et de la répartition. L'idée est qu'on n'y apprenne pas uniquement l'activité dans les trains mais également ce qui se passe à l'arrière-plan, comme la répartition du personnel et du matériel roulant. Il y a deux orientations possibles, mais le tout est abordé pendant la formation. Pour ces professionnels, il y a ensuite du travail également dans les entreprises de transports publics locales ou urbaines.

■ **Ce n'est pas un métier manuel. Quelles sont donc les conditions à remplir pour débiter cette formation?**

Ce qui est important, c'est le plaisir de travailler dans les transports publics et le fait d'être conscient qu'on sera amené à travailler de manière irrégulière, également le week-end. Si on cherche à avoir des horaires de bureau, c'est pas dans les transports publics qu'il faut s'engager. C'est l'exigence principale et il

BIO

Doris Kubli, 39 ans, a suivi une formation d'agent du mouvement ferroviaire aux CFF. Après un premier poste à Aarau, à la vente, elle a passé à la direction générale. Après dix ans aux CFF, elle débute chez Login en 2006. Elle y est aujourd'hui responsable de la communication et du marketing. Son but est donc que les jeunes qui ont des facultés pour les métiers du monde ferroviaire se portent candidat à un apprentissage chez Login.



Doris Kubli ici au siège principal de Login, à Olten, toujours à la recherche de jeunes gens ayant des affinités avec le monde des transports publics.

vaut la peine de la communiquer dès le départ. Sinon, nous demandons une formation scolaire de niveau moyen à élevé et des connaissances linguistiques dans au moins une autre langue. Les exigences sont un peu moins élevées que pour la formation d'employé de commerce tp.

■ **Quelle est la situation dans les places traditionnellement difficiles à repourvoir, à savoir les agents de propreté et les constructeurs de voies ferrées?**

On peut y ajouter les électriciens de réseau! Ce sont

les transports publics, les horaires irréguliers. Si je fais une formation dans la construction, autant devenir maçon par exemple, et travailler de manière régulière, plus régulière en tous cas que comme constructeur de voies. C'est la même chose pour les électriciens réseau, qui ont, du point de vue des jeunes, des horaires qui ne sont guère attrayants. Et pour finir, les conditions médicales qui sont plus strictes chez nous qu'à la concurrence.

■ **Mais les conditions médicales sont les mêmes si je**

«*Nous cherchons, pour la formation d'agents de transports publics, des jeunes gens passionnés, qui veulent travailler dans l'exploitation des transports publics.*»

vraiment nos trois préoccupations. Il y a une combinaison de conditions défavorables: ce ne sont pas des professions «rêvées», nous formons des gens dans l'entretien qui ont en partie les mêmes tâches que les agents de propreté, mais l'image de la profession est bien meilleure. S'ajoutent les conditions de travail dans

■ **construis une route ou une voie ferrée, non?**

Dans les conditions de base, oui, c'est identique. Mais on arrive ensuite dans le domaine de la sécurité des transports publics et l'OFT a son mot à dire. Un logisticien dans les tp et un logisticien chez Ikea n'ont pas les mêmes exigences médicales à remplir. Ils doivent

bien sûr tous deux avoir un dos en bonne santé mais dans les transports publics, il y a encore d'autres aspects à prendre en compte.

■ **La consommation de certaines substances est-elle un sujet de préoccupation?**

Aussi, mais pas seulement. Chez nous, une mauvaise vision des couleurs, chose plus banale, engendre dans certaines de nos professions une exclusion directe. Au final, c'est le médecin qui décide et nous perdons parfois des candidats que nous aurions volontiers engagés.

■ **Revenons encore une fois à ces jeunes qui terminent une formation Login avec fierté, car ils savent que cette formation est gage de qualité. Ont-ils de bonnes chances d'obtenir un engagement à durée indéterminée? Quelle est la situation du marché du travail? Les agents de propreté qui travaillent à l'entretien du matériel roulant n'ont-ils que la possibilité d'être engagés comme temporaires?**

En principe, l'entreprise forme des apprentis car elle en a be-

soin, en particulier dans le domaine de l'exploitation. On a besoin de cette relève. Mais ce n'est pas la même chose pour toutes les professions. Dans certaines, les spécialistes sont très recherchés, dans d'autres le marché est saturé. Il faut une réflexion des deux côtés. Le modèle de communauté de formations fonctionne bien et une grande partie des personnes terminant leur formation trouvent un poste de travail. Je reviens sur le début de notre conversation lorsque j'ai dit qu'il fallait aussi s'adapter à la nouvelle génération. Les apprentis qui terminent et qui souhaitent commencer une formation dans une haute école spécialisée peu de temps après, seront intéressés à des postes à temps partiel. Ou peut-être veulent-ils voyager un an ou six mois avant de commencer un job. Le passage à la vie active peut être mieux réussi si les deux parties font preuve de flexibilité.

■ **Les anciens apprentis donnent-ils des nouvelles? Sait-on s'ils trouvent un emploi ou non? Qu'est-ce qui domine?**

La grande partie des apprentis ont un emploi directement après

leur formation dans une des entreprises partenaires. Nous demandons à tous ce qu'il en est, où ils en sont et comment ça se passe ensuite. Notre travail ne s'arrête pas avec la fin du contrat d'apprentissage.

■ **Il y a donc un vrai marché du travail et les jeunes trouvent ainsi un poste?**

Oui, chaque année, les entreprises se présentent et des entretiens ont lieu. Nous avons également une plateforme, où les entreprises peuvent inscrire leurs places d'apprentissage. Si la personne fait preuve de la flexibilité nécessaire, il peut y avoir de chouettes places. Beaucoup de jeunes sont dans une situation confortable: ils habitent encore chez leurs parents et veulent d'abord voyager, avant de s'installer. Ils sont détendus face à la recherche d'emploi et se disent qu'ils trouveront forcément un job. Leurs possibilités sont désormais tellement larges que la branche perd parfois des gens formés qu'elle aurait bien voulu garder.

Interview: Peter Anliker/Hes

Rencontre avec le délégué syndical de la petite société de navigation genevoise

Mouettes en eaux plus calmes

Après avoir connu durant les dix dernières années une période pour le moins très houleuse, les Mouettes genevoises se portent de mieux en mieux. Le personnel n'a cessé de se démener afin d'obtenir peu à peu une notable amélioration de ses conditions de travail en général, même s'il y a encore beaucoup de pain sur la planche. Rencontre avec le délégué syndical SEV Olivier Werly, un marin passionné.



Les Mouettes genevoises offrent une coupure bienvenue dans le stress du quotidien. Mais pas que...

Il a le regard qui brille Olivier Werly. A l'heure de se retrouver pour évoquer l'épopée riche en rebondissements des Mouettes genevoises, le délégué SEV nous donne rendez-vous au Galicia, un restaurant espagnol où la mer est reine et le poisson roi. Il ne pouvait en être autrement.

En effet, après une période des plus tendue courant 2005, 2007, 2009, les Mouettes, ces navettes jaunes qui font la joie des touristes et le bonheur des habitants de la ville selon le site internet de l'entreprise subventionnée par l'Etat de Genève, naviguent à nouveau le vent en poupe, en des eaux (plutôt) calmes.

Olivier Werly, quinquagénaire à la besace bourrée d'anecdotes, souhaite surtout que l'on mette en avant les améliorations que les employé-e-s ont obtenues. Le passé fait partie des archives. Il s'agit de toujours mieux faire, de mettre en avant surtout les nombreuses qualités de cette entreprise historique... «On peut constater, peu à peu, au fil des années, un changement favorable d'attitude de la part de la direction également, qui fait preuve de beaucoup plus d'ouverture, ce qui reste une grande qualité avant tout.»

Il prend pour exemple la réfection des vestiaires: «Bon, alors les voici enfin ces vestiaires! Direction et employé-e-s les auront tout de même attendus pendant une quinzaine d'années... Cette fois on dispose enfin, depuis cet été, d'un espace fraîchement rénové, agrandi, lumineux, composé de deux parties distinctes et indépendantes, l'une aux femmes, l'autre aux hommes comme le prévoit la loi. Un réel bienfait indispensable très apprécié de tous...», précise-t-il en parcourant les nouveaux locaux, l'œil brillant.

Extension des horaires d'été

Les Mouettes ont signé leur première CCT en 2008. Par la suite, elle a connu quelques adaptations en juillet 2011. La Commission des finances a notamment demandé début 2011 que la SMGN étudie une «extension» des horaires estivaux. «Cette volonté de l'Etat fut soumise, étudiée, gérée, négociée, entre le SEV et la direction du moment, afin d'être mise en œuvre durant les deux mois de juillet et août de cette même année 2011... Et vu le succès de l'expérience réalisée durant ces deux mois, la décision s'imposa donc d'engager de nou-

veaux pilotes afin de permettre de pratiquer ladite extension d'horaire en soirée sur une durée de sept mois selon le souhait de l'Etat de Genève, dès la saison suivante, en 2012», explique Olivier Werly.

Les négociations pour la compensation de l'extension des horaires ne furent pas simples mais au final un compromis fut trouvé. Et si le succès fut réel (+37% de fréquentation), les pilotes se sont rapidement rendus compte que les mois d'avril, de mai et d'octobre ne donnaient vraiment pas satisfaction en matière de fréquentation.

Afin de permettre à l'entreprise de ne pas faire naviguer ses bateaux quasiment à vide durant ces mois et donc de réduire les dépenses budgétaires liées à l'extension d'horaires (un vigile par bateau, condition exigée par le propriétaire de l'entreprise de 19h à 21h en 2012, 2013, 2014), les pilotes ont estimé qu'il serait bon que la hausse du service nocturne se cantonne aux mois de juin à septembre. Les relevés des compteurs passagers confirmèrent largement cet état de fait, fin 2012 déjà... «Notre requête a été entendue pour 2015», ajoute Olivier Werly.

Parler des Mouettes c'est bien, les vivre c'est mieux

Pour vérifier les autres améliorations, fruit d'une longue liste établie par les pilotes dès 2009, Olivier Werly décide de nous emmener sur la rade pour quelques traversées aussi plaisantes que ressourçantes.

La magie des Mouettes, ce sont ces quelque cinq ou dix minutes de déconnexion totale avec le stress de la rue... Le client se retrouve sur l'eau, un autre monde, mouvant, une merveilleuse parenthèse régénératrice d'énergie. A bord, la pilote, Annie, nous emmène des Pâquis aux Eaux-Vives. «De confortables sièges de voiture ont été installés sur quatre des six bateaux, ce qui améliore considérablement les maux de dos. On aimerait que ce soit encore réalisé sur les deux bateaux électriques qui ne sont pourvus d'aucune espèce de réglage, ni en hauteur, ni en avant, ni en arrière. Nous avons réussi à obtenir, après des demandes sans cesse réitérées, des coussins pour les fesses afin d'assouplir l'assise qui se fait sur un simple contreplaqué et pour le dos également», précise Olivier Werly.

D'un geste leste, Annie montre à quel point les barres à roues

hydrauliques sont désormais mieux maniables, nécessitant nettement beaucoup moins d'efforts.

Des améliorations vraiment bienvenues alors que les conditions sont tout de même très exigeantes. «On fait des centaines d'amarrages chaque jour selon les tours effectués. Il reste encore des choses à améliorer, et pas des moindres, notamment la grille des salaires, mais aussi la pose de pare-soleil sur les bateaux.»

Le point le plus urgent est sans aucun doute les nuisances sonores (voir en page 9).

Pas besoin d'être un expert pour se rendre compte que l'exposition aux bruits des moteurs est source de forte gêne, surtout lorsque la cabine de pilotage fait office de caisse de résonance. La beauté du paysage ne saurait suffire à faire oublier cet important désagrément.

Après avoir débarqué de la jolie petite Mouette d'Annie, nous embarquons à bord de celle pilotée par Thierry, qui assure la ligne du Molard. Bateau en acier, superbement rénové par l'équipe technique tout récemment, et qui emmène les gens vers le centre-ville depuis les Pâquis. C'est là que nous débarquerons, face à la légendaire Île Rousseau.

Vivian Bologna

INFOBOX

Les Mouettes en bref:

Flottille: 6 bateaux au total (2 électriques en plastique, 3 classiques en bois, 1 en acier)

4 lignes: Pâquis-Molard (centre ville); Pâquis-Eaux-Vives; Pâquis-Genève-Plage/Port Noir; Genève-Plage/Port Noir-de Chateaubriand.

30 employé-e-s (trois pour l'entretien des bateaux dont deux mécaniciens, trois personnes fixes au guichet, 21 pilotes).

■ Les Mouettes genevoises

Les nuisances sonores, ce problème sous-estimé

Les nuisances sonores des bateaux des Mouettes n'ont pas fini de faire des vagues...

Olivier Werly, délégué syndical SEV, avait fait des mesures précises de décibels à la hauteur de la tête du pilote en 2012 dans la Mouette MG 8, l'un des trois bateaux excessivement bruyants de la célèbre entreprise. Et Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV, avait transmis ses constats à l'Office fédéral des transports étant donné que le bateau MG 1 attendait son homologation afin de récupérer son permis de navigation et pouvoir reprendre son service après de longues années de réfection générale...

Une démarche peu goûtée par la direction des Mouettes. Elle estimait que cette action relevait de « méthodes totalement incompatibles avec notre petite structure et de méconnaissance de notre activité et exploitation. L'essence même du syndicat ne devrait-elle pas être une contribution pour garantir de bonnes conditions de travail et assurer les emplois de chacun? C'est pour ces raisons que nous souhaitons devancer d'éventuelles situations problématiques pour l'avenir et attirer l'attention du Département dès maintenant. »

Reste qu'Olivier Werly, au bénéfice d'un CFC de constructeur de bateaux n'en démord pas: « Il est tout à fait possible d'isoler ces moteurs en aménageant un « cocon » afin de réduire considérablement les émissions sonores et de respecter l'article 128 de l'Ordonnance sur la navigation intérieure (ONI) qui fixe à 70 dB la limite valable sur tous les bateaux à passagers naviguant en Suisse. » Sauf que l'Ordonnance sur la construction et l'exploitation des bateaux et des installations des entreprises publiques de navigation prévoit une dérogation pour



Olivier Werly (à gauche), aux côtés de Thierry.

les bateaux datant d'avant 1994.

Pas de danger pour l'ouïe...

L'OFT a néanmoins demandé fin 2012 à la SMGN de procéder à des mesures en mandatant un ingénieur en acoustique. S'il a constaté que les deux bateaux MG 1 et MG 8 sont bruyants en comparaison avec les bateaux modernes, parfaitement aux normes préconisées (bateaux électriques MG 12 et MG 6), seule la Mouette MG 11 respectait les exigences actuelles. L'expert a toutefois indiqué que « dans tous les cas, les niveaux d'exposition au bruit des capitaines restent toutefois largement inférieurs aux valeurs dangereuses pour l'ouïe telles qu'elles sont définies par la Suva et qu'il n'y a donc, par conséquent, aucun risque de dommage auditif ».

Une prise de position qui agace Olivier Werly au plus haut point: « Le bruit est trop important. C'est une pollution ambiante importante à réduire par tous les moyens pour le pilote en priorité ainsi que pour l'ensemble des passagers.

Pour tâcher de tenir au mieux les horaires, notamment quand il y a beaucoup de monde, il est impératif de mettre plus de gaz et donc d'augmenter simultanément les dé-

cibels... La fatigue physique et nerveuse qui en résulte au fil des heures n'est pas acceptable. De nos jours, il ne faut pas argumenter qu'il est « impossible » de réduire de manière très considérable le bruit d'un moteur. » Les directives de la Suva complètent la loi et les ordonnances et en ce qui concerne le bruit, on peut lire ceci: elles stipulent que « lorsque le niveau d'exposition au bruit calculé pour une journée de travail de 8 heures est supérieur à 85 dB, il faut procéder à une évaluation des risques auditifs et prendre les mesures de protection qui s'imposent.



Annie à la barre mieux maniable dans une cabine très bruyante.

Ces valeurs d'exposition sont fondées sur les connaissances médicales actuelles. En dessous d'un niveau d'exposition au bruit moyen de 8 h à 85 dB, il n'y a aucun risque de lésion auditive et aucune mesure à prendre. »

La société des Mouettes se sent donc dans son bon droit pour ne rien faire puisque les directives Suva sont respectées et que les bateaux d'avant 1994 ne sont pas concernés par les 70 dB...

L'OFT demande pourtant que le bateau MG 1 respecte ces 70 dB car il a été entièrement rénové. Il ne peut donc avoir de dérogation. Reste qu'à ce jour rien n'a été entrepris par les Mouettes mis à part une isolation anti-feu exigée par l'OFT et qui aura eu un petit effet d'isolation appréciable mais pas suffisant du tout.

L'OFT semble par ailleurs décidé à durcir la loi pour mieux limiter les nuisances sonores mais à ce jour, il n'y a pas eu de modification de l'OCB, ni de l'ONI comme le prévoyait l'OFT au premier trimestre 2015, par une révision partielle de l'ordonnance sur la navigation intérieure portant, entre autres, sur la question du niveau de pression acoustique maximal admis au poste de timonier (art. 128, al. 2, ONI). « Nous attendons toujours de connaître la modification annoncée de l'ONI en espérant que les 70 dB ne seront pas revus à la hausse, ce qui serait tout de même un comble!... Au jour d'aujourd'hui, le bruit est une pollution grave au même titre que les différentes autres pollutions. Il s'agit d'œuvrer pour le confort et l'amélioration des conditions générales de travail dans la société », estime Olivier Werly, qui garde le cap dans ce dossier délicat...

Vivian Bologna

Renforcer l'AVS au lieu de l'affaiblir

«Qu'en Suisse il soit désormais possible de vieillir dans la dignité, est à mettre au crédit des assurances sociales, en tout premier lieu à l'AVS.»

Paul Rechsteiner, président de l'USS



Une prévoyance vieillesse forte pour jeunes et vieux

La bataille autour de l'aménagement futur de la prévoyance vieillesse fait rage. La réforme proposée, adoptée par le Conseil des Etats lors de la dernière session, passera bientôt devant le Conseil national, nouvellement élu. Bien qu'elle fasse un pas important en faveur des travailleurs et travailleuses en proposant de relever les rentes AVS, elle maintient tout de même des mesures négatives brutales, comme le relèvement de l'âge de la retraite des femmes et la baisse à 6% du taux de conversion LPP. Afin de dissiper les mythes répandus à propos de l'AVS, il est important pour l'USS d'opposer des faits, ce qu'elle a fait au travers d'une brochure publiée en août.

L'AVS est actuellement l'objet d'une violente lutte entre des opinions divergentes. Une partie du camp bourgeois et les employeurs ont surtout pour objectif de démanteler les prestations, en relevant l'âge de la retraite, en baissant le taux de conversion LPP et en introduisant un frein à l'endettement pour l'AVS. Cela fait des années que ces milieux dénigrent l'AVS et maintenant, ils combattent aussi la hausse de 70 francs des rentes AVS pour les personnes vivant seule et de

226 francs pour les couples.

Importante source de revenu

Mais l'AVS, l'assurance sociale la plus importante de Suisse, a parfaitement su faire face au vieillissement de la population qui n'a jamais cessé depuis sa création. Jamais, elle ne s'est effondrée contrairement à ce qui a été régulièrement annoncé. De plus, l'AVS est la principale source de revenu de la grande majorité des retraité-e-s et qu'elle constitue la prévoyance vieillesse la plus efficiente et la moins chère.

Renforcer l'AVS

Il est évident que l'on parviendra à réaliser une bonne réforme de la prévoyance vieillesse si on se base sur des faits, et non des mythes. De plus, il est manifeste qu'une telle réforme ne convaincra le souverain que si elle est aussi synonyme de progrès social. Cela, nous ne le savons pas seulement depuis la publication récente de l'étude réalisée par la professeure zurichoise de politologie Silja Häusermann, car toutes les réformes réussies de la prévoyance vieillesse suisse le

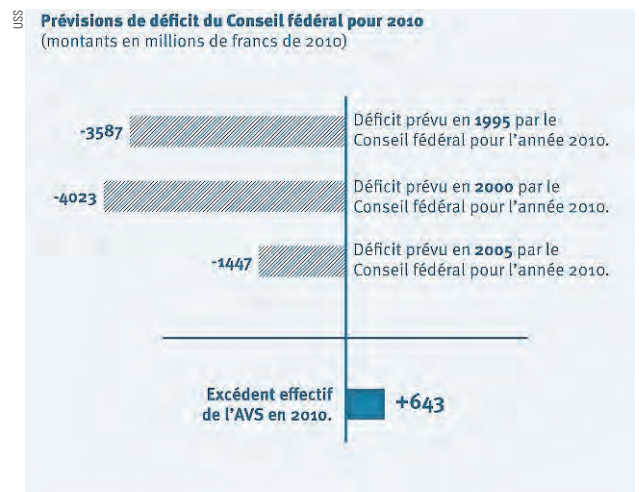
montrent en effet aussi. Du point de vue des travailleurs et travailleuses, il est donc clair qu'au lieu d'affaiblir l'AVS, nous devons la renforcer.

AVS : une bonne affaire pour les jeunes

L'AVS offre aussi de nombreux avantages aux jeunes. Prétendre que ceux-ci doivent toujours payer plus pour les retraité-e-s pour ne recevoir demain qu'une petite rente AVS, c'est du pur alarmisme. Sans l'AVS, nous devrions bien plus organiser notre prévoyance vieillesse sur le plan privé. Mois après mois, nous devrions placer de l'argent dans des banques ou des assurances-vie pour toucher des intérêts. Des affaires juteuses pour celles-ci ! D'un seul coup, des millions de Suisses et Suissesses devraient acheter des solutions de prévoyance. Dirigeants et actionnaires des assurances et des banques s'en froteraient les mains.

Plus d'argent grâce à l'AVS

Sans l'AVS, la prévoyance vieillesse de la grande majorité des gens serait beaucoup plus



Plus pour vivre grâce à des salaires plus élevés

Même si un pour cent supplémentaire de TVA est perçu, les personnes actives auront en 2020, grâce à des salaires plus élevés, plus d'argent pour vivre qu'aujourd'hui.

+hausses des salaires jusqu'en 2020	+265.-/mois
- pour cent supplémentaire de TVA	-25.-/mois
plus pour vivre	+240.-/mois

Tous les montants en francs de 2014. Calculé par rapport au salaire moyen et à la croissance moyenne de la période 1994-2012.

Les opposants à l'AVS dénigrent systématiquement notre prévoyance vieillesse. Ils veulent faire peur aux citoyen-ne-s afin de trouver des majorités pour leurs projets de démantèlement. C'est pour cela qu'ils présentent toujours des scénarios catastrophes.

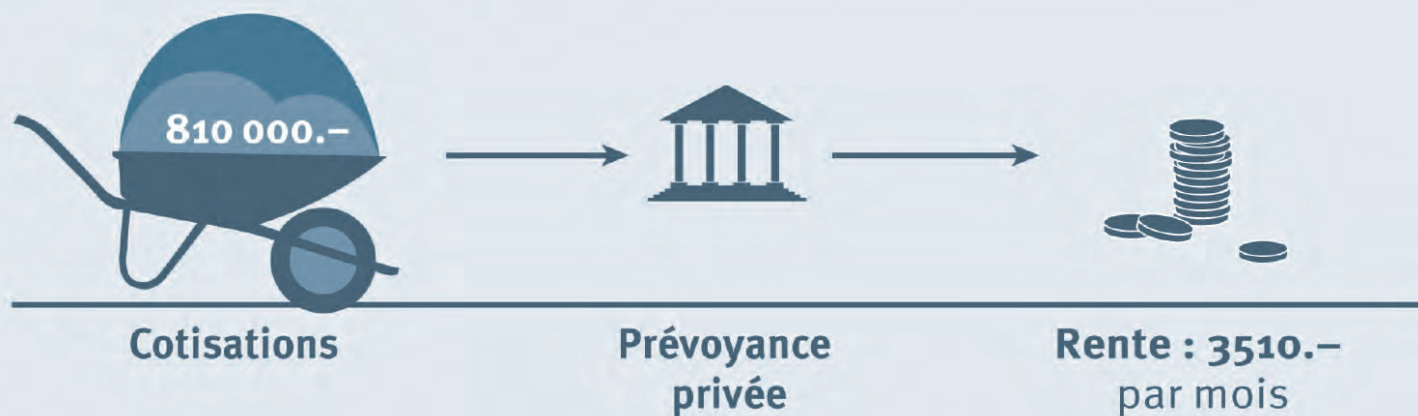
INFO

Ce dossier sur l'AVS se base sur une brochure publiée par l'USS en août. Les auteurs sont: Doris Bianchi, Daniel Lampart, Jasmin Aregger, David Gallusser et Thomas Zimmermann. La brochure explique, outre le fonctionnement de l'AVS, pourquoi le financement des rentes futures est assuré et qui en profite particulièrement. Le deuxième et troisième pilier y sont également abordés.

Pour une rente AVS maximale, les cotisations salariales et impôts payés par un couple* pendant toute sa vie professionnelle sont de :



Pour obtenir la même rente, le couple* aurait dû économiser bien plus dans la prévoyance privée :



Année de naissance 1949: 11 000 francs de revenu avant la retraite. Tous les montants en francs aux prix d'aujourd'hui.

chère. Nous devrions payer davantage pour financer des rentes équivalentes. Chaque année, jusqu'à la retraite. Des montants impressionnants. Un couple qui gagnait 11 000 francs touche aujourd'hui une rente AVS de 3510 francs. Pour cela, il a, durant toute sa vie professionnelle, payé 460 000 francs de cotisations, de TVA, etc. Pour la même rente avec une prévoyance privée, il aurait dû économiser près de 350 000 francs de plus. Presque le double. N'y parviennent que ceux qui commencent très tôt à économiser. Une personne de 25 ans avec un salaire de 5000 francs devrait économiser 10 000 francs de plus par an: 4400 francs de plus que ce qu'elle paie aujourd'hui à l'AVS!

Solidaire et efficace

Le rapport prix/prestation de l'AVS est nettement meilleur

pour les bas et moyens revenus parce que le financement de cette assurance est solidaire. Des cotisations sont perçues sur la totalité des sa-

laire, bonus compris. Mais, pour une personne seule, la rente maximale est plafonnée à 2350 francs. Deux fois seulement la rente minimale. Les

personnes à gros salaires paient ainsi plus que ce qu'elles reçoivent. Les salariés ordinaires y gagnent. De plus, l'AVS tient compte du

travail familial pour calculer la rente, son administration est efficace et elle sert le bien

Suite en page 12

L'AVS : une aubaine pour les femmes

Beaucoup sous-estiment l'importance de l'AVS pour les femmes. Or l'AVS tient compte des activités éducatives et d'assistance dans le calcul de la rente. Le 2^e pilier désavantage nombre de femmes. Un grand nombre de retraitées n'ont qu'un petit revenu. Sur 100, presque toutes touchent l'AVS, mais seules 58 ont un 2^e pilier (hommes:78). Et celles qui en ont un ne reçoivent pas grand-chose. Les rentes du 2^e pilier des femmes, en moyenne 1390 francs par mois, sont deux fois inférieures à celles des hommes, trois fois pour les prestations en capital (50 000 fr.). Dans l'AVS, par contre, les rentes

des hommes et des femmes sont quasi identiques. Pourquoi donc?

La pierre d'achoppement du 2^e pilier

Difficile pour les femmes d'économiser en vue d'une rente décente du 2^e pilier. Si elles sont en majorité professionnellement actives, presque une sur cinq n'y est pas assurée, puisqu'elle gagne trop peu. Le 2^e pilier est obligatoire seulement à partir d'un salaire annuel de 21 150 francs. Le montant du salaire assuré aussi est essentiel. Bien des femmes

travaillent à temps partiel. À cause de la déduction de coordination, seule une petite partie de leur salaire est assurée. La discrimination salariale persistante et la concentration des femmes dans des professions mal rémunérées ont aussi une influence négative sur leur prévoyance. Leurs rentes inférieures justifient un âge de la retraite plus bas.

L'AVS: solidarité et respect de la famille

L'AVS est très avantageuse pour les femmes. Tout le monde y est assuré, que l'on travaille à plein temps, à temps partiel, ou pas du

tout. Pour les couples mariés, les revenus acquis pendant le mariage sont cumulés dans le calcul de la rente et divisés par deux. Cela empêche qu'un des époux doive supporter seul les conséquences si lui, ou surtout elle, n'a pas toujours travaillé à 100% en raison d'obligations familiales. Pour le travail familial et d'assistance non rémunéré, l'AVS accorde des bonifications pour tâches éducatives et d'assistance qui influent positivement sur la rente. La formule du calcul de la rente, qui fait augmenter plus rapidement cette dernière pour les bas revenus, crée également un certain équilibre.

Dénigrement de l'AVS: qui le fait et à qui ça sert

Renforcer l'AVS, pas l'affaiblir

Jeunes et vieux profitent de l'AVS. Aucune autre assurance sociale n'est synonyme comme elle de cohésion sociale et d'équilibre social.



information, la brochure publiée par l'USS aimerait opposer des faits. Seul celui ou celle qui comprend les tenants et aboutissants est en mesure de se faire sa propre idée. Et seul celui ou celle qui connaît les faits peut participer efficacement au débat politique. Connaître les faits réels est d'autant plus important que, ces prochains mois et ces prochaines années, la prévoyance vieillesse donnera lieu à de grandes confrontations. Les scénarios catastrophes bâtis sur la prolongation de l'espérance de vie et l'augmentation du nombre de personnes à la

retraite sont répandus. Il est clair qu'il faut financer les rentes de tout un chacun. Mais insinuer que la prolongation de l'espérance de vie pose problème, c'est mettre les choses cul par-dessus tête. Une faible espérance de vie indique des conditions de vie précaires. L'augmentation de l'espérance de vie reflète au contraire le progrès économique et social. Or, le progrès économique finance aussi les rentes courantes versées sur une plus longue période. Cela, dans la mesure où une assurance sociale en fait aussi bénéficiaire tout le monde. C'est le cas avec l'AVS comme avec nulle autre assurance.

L'AVS associe en effet comme aucune autre assurance sociale le principe de la quantité (nombre d'assuré[e]s) à celui de la solidarité. C'est également sur cela que repose le secret de la solidité de son financement. A la base, on trouve l'obligation généralisée de cotiser sur la totalité des revenus professionnels, y compris les rémunérations spéciales comme les bonus. Cela constitue la base du financement de l'AVS la plus large possible. Le

montant des rentes est par contre plafonné. Les rentes des millionnaires ne sont pas plus élevées que celles des personnes à revenu moyen. C'est pour cela que l'AVS a été capable de financer ces 40 dernières années l'énorme augmentation du nombre des retraité(e)s sans devoir relever ses cotisations. Une seule fois, il y aura bientôt 20 ans, un pour cent supplémentaire de TVA a été introduit. Et s'il en faut à nouveau ces 10 ou 15 prochaines années, avec l'AVS, ce sera un bon placement. Parce que cette dernière associe le principe de la solidarité à celui de l'efficacité économique. Pour la même raison, le rapport prix/prestation n'est nulle part aussi bon pour les bas et moyens revenus qu'avec l'AVS. Cela vaut du reste aussi pour les rapports entre les générations. Si l'AVS n'existait pas, la génération des plus âgés se retrouverait dans une situation indigne de dépendance ou de pauvreté. Mais l'AVS est une bénédiction également pour les jeunes. Grâce à elle, les prélèvements sur les salaires restent raisonnables. Faisons une comparaison: les

taux de cotisation moyens du 2^e pilier sont maintenant supérieurs à 18%. Celui de l'AVS est resté de 8,4% depuis 40 ans. C'est pourquoi, pour améliorer les rentes, il faut maintenant commencer à nouveau par l'AVS. C'est une nécessité parce que les rentes sont à la traîne de l'évolution des salaires et parce que celles du 2^e pilier se dégradent en raison de la situation sur les marchés des capitaux. Les finances de l'AVS dépendent par contre beaucoup moins de la volatilité des marchés boursiers. Elles sont plus stables. Le débat sur les rentes est essentiel pour l'avenir de notre société. Pendant les 20 années politiquement difficiles qui sont maintenant derrière nous, les syndicats et les partis qui leur sont proches ont défendu avec succès les rentes. Désormais, il s'agit de rapprocher à nouveau ces dernières de l'évolution des salaires. Car qui a travaillé durant toute sa vie doit pouvoir vivre décemment de ses rentes des 1^{er} et 2^e piliers. Comme le veut la Constitution fédérale. Voilà pourquoi il faut renforcer l'AVS, et pas l'affaiblir. **Paul Rechsteiner**

Suite de la page 11

commun. Au contraire des banques et des assurances privées qui tondent les assurés avec leurs frais de gestion. Cela, toujours afin de réaliser le plus de profits possible.

Beaucoup dénigrent l'AVS

Prédire l'effondrement de l'AVS, c'est soutenir les campagnes menées par les assurances et les banques. Avec les hauts salaires, celles-ci combattent une AVS trop forte. Par intérêt financier. De-

puis la création de l'AVS, les banques et les assurances ont tout fait pour que ses rentes restent basses et ne permettent pas de couvrir le minimum vital. Ce qui pousse de fait à investir le plus possible dans la prévoyance professionnelle et privée. En effet, plus les rentes AVS sont basses, meilleures sont les perspectives d'affaires des banques et des assurances. La prévoyance vieillesse: une mine d'or pour les banques et les assurances. Les 40 milliards de recettes annuelles de l'AVS servent immédia-

tement à financer les rentes. Les excédents vont dans son fonds de compensation, qui fait office de matelas si les recettes fluctuent. Actuellement, ce fonds gère une fortune de 43 milliards. Peu à gagner ici pour la branche de la finance. La réalité est différente dans les 2^e et 3^e piliers. La fortune placée du 2^e pilier représente la somme énorme de 891 milliards de francs. Sa gestion est une affaire importante pour la finance. Les frais de gestion de la fortune, les charges administratives et les gains se montaient, pour ce pi-

lier, à 6,4 milliards de francs en 2013. Dix fois plus que pour toute la gestion de l'AVS (env. 600 millions).

Le 3^e pilier: un outil pour économiser des impôts

Les banques et les assurances gagnent beaucoup aussi avec le 3^e pilier, qui n'est pas une assurance sociale. Elles fixent elles-mêmes les taux d'intérêt et les émoluments. Raison pour laquelle les intérêts sont inférieurs et les coûts supérieurs à ceux du 2^e pilier. Pas étonnant donc que les banques et les assureurs essaient

de pousser les gens vers la prévoyance privée. Ceux qui défendent les intérêts des personnes à hauts salaires sont aussi opposés au développement de l'AVS et à des pourcent de salaire supplémentaires. Car celles-ci paient beaucoup plus à l'AVS qu'elles n'en recevront. Retraitées, elles n'ont pour la plupart pas besoin de l'AVS. C'est pourquoi, et aussi pour ne pas voir leurs traitements et bonus diminuer à cause de l'AVS, nombre de ces hauts salaires refusent le renforcement de l'AVS.

Luxembourg: les syndicats des transports ont manifesté contre le quatrième paquet ferroviaire

Non à la mise au concours systématique

Plus de 150 syndicalistes venus des pays de l'UE et de Suisse ont demandé aux ministres européens des Transports de maintenir l'attribution directe des concessions ferroviaires et d'inscrire des standards sociaux dans les mises au concours.

C'est le 8 octobre à Luxembourg que le Conseil des ministres de l'UE débattait de la proposition de la commission européenne à propos du quatrième paquet ferroviaire, adopté en première lecture par le Parlement. Un point important est l'obligation de mise au concours des prestations ferroviaires dans le domaine du Trafic Voyageurs interne, demandé par la commission qui table sur des économies pour les pouvoirs publics grâce à davantage de concurrence, ainsi que sur des améliorations qualitatives.



Les syndicalistes ont réussi à bien montrer leur présence...



Nombreux drapeaux devant le bâtiment abritant la Commission européenne.

Dangers multiples

Les syndicats et certaines entreprises ferroviaires sont contre cette obligation de mise au concours, qui n'améliorerait ni la qualité ni la sécurité de l'offre ferroviaire. Au contraire, les entreprises qui remporteraient les concessions grâce à des offres basses économiseraient sur la qualité et la sécurité, afin d'obtenir tout de même des bénéfices. Il y a aussi danger qu'elles veuillent économiser sur le dos du per-

sonnel. En cas d'attribution directe des contrats de prestations, ces risques sont bien moindres.

D'avantage de concurrence ne peut que renforcer le dumping salarial et social, d'autant plus que la commission européenne a refusé de fixer des conditions d'engagement minimales pour remporter les mises au concours. Elle ne veut pas non plus inscrire l'obligation de reprise du personnel lors de changement d'entreprise. La commission laisse de telles directives au libre choix des différents Etats.

Ces deux décisions sont fortement critiquées par la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF): forcer les mises au concours sans chercher à empêcher que les entreprises économisent sur le dos du personnel et permettre de virer le personnel des lignes reprises est totalement antisocial!

Picorage autorisé

L'ETF demande également que les Etats obtiennent le droit d'empêcher les entreprises ferroviaires de se concentrer uni-

quement sur les lignes rentables et abandonner les prestations moins rentables. Ce genre de «picorage» constitue une grande menace pour les régions périphériques, qui risquent de voir leur offre en matière de transports publics se détériorer et même vivre des fermetures de lignes, sur demandes d'actionnaires privés avides de profits. Les Etats doivent pouvoir refuser de telles attitudes de la part des entreprises ferroviaires, car ils se retrouvaient alors à devoir fortement subventionner les lignes non rentables pour les maintenir.

Action efficace

Afin de rendre les ministres attentifs aux dangers de la libéralisation et de la concurrence, l'ETF s'était réunie pour une veillée, au matin du 8 octobre sur la Place de l'Europe à Luxembourg. Plus de 150 syndicalistes venus surtout du Luxembourg et de France, mais aussi d'Allemagne, de Grande-Bretagne, d'Italie, de Suisse, de Slovaquie et de Hongrie, ont déployé banderoles et drapeaux. Le président de la section rail

de l'ETF, **Guy Greivelding**, a appelé les ministres à «ne pas sacrifier l'avenir du rail au nom de la libéralisation et de la concurrence». **Alain Sutour**, président du comité transport urbain de l'ETF, a demandé aux ministres de permettre à nouveau des attributions directes de concessions également au niveau des transports urbains.

Danger pour le rail suisse

Une délégation de quatre personnes venues de Suisse était également présente, même si la Suisse ne fait pas partie de l'UE. **Barbara Spalinger**, vice-présidente SEV, a expliqué cette présence face à une équipe de télévision de RTL: «Nous sommes solidaires avec nos collègues des pays de l'UE», a-t-elle expliqué. «Et il ne faut pas oublier que les paquets ferroviaires de l'UE influencent directement la législation suisse. Nous ne voulons pas que notre système ferroviaire, qui fonctionne bien, soit mis en danger par des directives illogiques comme une obligation absolue de mise au concours.»

Markus Fischer/Hes

Compromis insuffisant

Les ministres européens des transports se sont mis d'accord le 8 octobre sur un compromis permettant, parallèlement à la mise au concours des prestations ferroviaires dans le domaine du trafic voyageurs, de maintenir la procédure d'attribution directe des contrats de service public, mais à des conditions très restrictives: les autorités attribuant directement le contrat doivent prouver que la qualité ainsi que l'efficacité économique de l'entreprise ferroviaire augmentent. Un organisme indépendant de l'Etat devra confirmer cela. Seuls les petits contrats affectant l'ensemble du réseau ferroviaire d'un (petit) pays pourraient échapper à cette exigence. Le Conseil des ministres ne veut pas non plus demander que des standards sociaux soient respectés lors de mises au concours, contrairement au Parlement. L'ETF espère pouvoir rajouter ce

point-là lors du passage devant le parlement. Le Conseil des ministres des états de l'UE veut par contre continuer à donner la possibilité d'empêcher que les entreprises ferroviaires se concentrent uniquement sur les lignes rentables.

Et la suite?

La version adoptée par le Conseil des ministres (et auparavant par le Parlement) du quatrième paquet ferroviaire arrive dans une nouvelle phase en novembre: les représentant(e)s du Conseil des ministres, du Parlement et de la Commission européenne élaboreront ensemble une nouvelle version commune qui repassera devant le Parlement début 2016. L'ETF continuera à se battre durant cette période à venir, afin d'obtenir des améliorations.

Fi/Hes



Guy Greivelding et Alain Sutour.



Les Français et leurs torches.



Barbara Spalinger au micro.

Référendum contre la modification de l'imposition des entreprises vaudoises

Vaud : le SEV se lance dans la bataille

L'Assemblée des délégués de l'USV a voté début octobre son soutien au référendum contre la modification de la loi sur l'imposition des entreprises vaudoises. A l'unanimité de la délégation du SEV, le syndicat se lance donc dans la bataille ! Quelques questions à Jean-Claude Cochard, membre de l'USV et membre SEV.



Jean-Claude Cochard est le représentant du SEV au comité de l'USV. Il vient d'être élu à la vice-présidence de l'USV pour l'année prochaine. En 2017, il devrait donc devenir le président de l'USV.

■ Hormis l'USV, qui soutient le référendum ?

Le référendum a été lancé par solidarité et le POP qui sont aussi, les seuls, au Grand Conseil a avoir refusé la « feuille de route » du Conseil d'Etat sur la réforme de la fiscalité des entreprises vaudoises. Les organisations syndicales Sud et SSP ont rejoint le comité référendaire ainsi que la Jeunesse socialiste vaudoise et quelques députés dissidents du PSV et des Verts.

■ Pourquoi le SEV (ses sections vaudoises) est-il opposé à cette modification de loi ?

Lors de l'assemblée des délégués de l'USV, nous avons expliqué que cette réforme allait, vraisemblablement, priver l'Etat de Vaud d'au moins 500 millions de francs par an. Cela aurait un impact direct sur la capacité de financement des collectivités publiques vaudoises pour les mandats de prestation commandés auprès des dix ETC vaudoises. Si cette réforme fiscale est acceptée dans notre canton, ce sera TiSA avant l'heure ! Nous déplorons aussi le fait que l'on nous a jamais consulté sur les conséquences de cette réforme, pour l'équilibre financier des entreprises de

transports publics vaudoises !

■ Tu estimes que les entreprises de transports publics seront touchées de plein fouet... Comment exactement ?

C'est le service public dans son ensemble qui sera touché par cette réforme. Cela s'inscrit dans un contexte de concurrence de l'optimisation fiscale entre les différents cantons suisses et les nations à l'échelon international. Paradoxalement, ce sont souvent des gouvernements de gauche qui sont chargés, par les milieux économiques et les syndicats patronaux, d'imposer la politique « des caisses vides » pour mieux privatiser le service public. On a déjà pu constater les effets de cette attractivité fiscale dans certains états européens, voire même dans certains cantons helvétiques comme Neuchâtel, Schaffhouse, Lucerne et même Zoug, exemple parfait de l'idée que l'on se fait d'un paradis fiscal ! Dans ce canton particulièrement riche, des coupes de 100 millions de francs par an sont à l'étude

pour garantir la stabilité financière de l'Etat et même d'une augmentation des impôts, pour les personnes physiques, est évoquée !

■ Comment comptes-tu mobiliser la base syndicale ?

J'ai déjà contacté le comité de section des ETC vaudoises pour s'impliquer dans la récolte de signatures et je suis à disposition des sections pour l'argumentaire technique lorsque celles-ci tiendront des stands dans les différentes villes du canton. Les sections CGN et TL ont déjà annoncé qu'elles vont récolter des signatures. Ce référendum, c'est aussi l'occasion de mobiliser les comités de section et nos membres pour la participation du SEV dans des actions politiques pour la sauvegarde de nos acquis sociaux. Il faudra peut-être se lancer dans un référendum contre la réforme des retraites sur le plan fédéral, par exemple. Enfin, en ma qualité de nouveau vice-président de l'USV, je déplore que notre faitière syndicale n'a pas été consultée sur les effets de cette réforme. Contrairement à se

qu'affirme le président du Conseil d'Etat vaudois, nous n'avons pas été consultés. Seul le poids lourd du syndicalisme vaudois, UNIA, a été intégré dans le processus de négociation. Les délégués de cette organisation se prononceront, à la fin du mois à l'issue d'une assemblée, s'ils soutiennent ou non le référendum, malgré les compensations obtenues. Pour notre part, nous estimons que les mesures compensatoires sont insuffisantes et que certaines d'entre elles sont déjà incluses ou en cours de négociations dans les CCT de branches. Précision utile, le référendum est lancé uniquement sur la modification de la loi sur l'impôt cantonal et ne s'attaque pas aux mesures compensatoires adoptées par le Grand Conseil vaudois (augmentation des allocations familiales, financement des crèches, etc.).

Propos recueillis par
Henriette Schaffter

RAPPEL

«Contre les cadeaux fiscaux aux grandes entreprises»

Le 29 septembre dernier, le Grand Conseil vaudois a accepté le projet du Conseil d'Etat qui vise à diminuer le taux ordinaire de l'impôt sur le bénéfice des entreprises en passant de 23 % en 2012 à 13,8 % en 2019. Cette disposition entraînera une perte annuelle de 500 millions de francs pour les recettes fiscales cantonales. À cette énorme perte fiscale s'ajouteront les nouvelles déductions fiscales prévues pour toutes les entreprises par la future Réforme de l'imposition des entreprises (RIE3) fédérale en traitement au Parlement fédéral et dont les autorités vaudoises n'ont pas évalué l'impact financier.

Ce dispositif ne cherche qu'à diminuer la charge fiscale des grands actionnaires au détriment des salarié-e-s et des usager-e-s des services publics. Son application aboutira à des plans d'austérité drastiques et ce sera bien toute la population vaudoise qui sera la victime de cet énorme cadeau fiscal fait aux plus riches. Une récolte de signatures est en cours et se terminera fin novembre.

IMPRESSUM

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

Tirage: 10 707 ex. (total 43 612 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.–

Announces: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, tél. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch

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

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

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 5 novembre 2015.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 29 octobre à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 27 octobre à 10 h.

Le Conseil fédéral règle la mise en œuvre du projet FAIF

Le projet FAIF en application

Le projet « Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire » (FAIF) accepté par le peuple et les cantons entraîne de nouveaux processus de planification et de nouvelles compétences de financement.

Il implique aussi l'adaptation de plusieurs ordonnances, par exemple concernant la clé de répartition qui définit la contribution des cantons. Le Conseil fédéral a approuvé aujourd'hui les ordonnances révisées qui entreront en vigueur au début de 2016 en même temps que la disposition constitutionnelle et les lois fédérales modifiées.

Participation des cantons

Le « oui » à FAIF implique que les cantons versent une contribution annuelle de 500 millions de francs au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). En contrepartie, ils seront déchargés du financement de l'infrastructure des chemins de fer privés pour un montant de l'ordre de 300 millions de francs par an.

Le Conseil fédéral a fixé ré-



Le oui à FAIF en février 2014, un gros succès pour le SEV.

cemment la clé de répartition de la contribution des cantons au FIF. Cette clé de répartition est calculée sur la base des voyageurs-kilomètres et des trains-kilomètres commandés conjointement par la Confédération et les cantons en transport régional des voyageurs (TRV). Les montants seront redéfinis chaque année et communiqués aux cantons en février de l'année antérieure. Simultanément, le Conseil fédéral a redéfini la base de calcul des parts cantonales au financement de l'offre du TRV. Etant donné que les cantons ne participent plus directement au financement de l'infrastructure ferroviaire, la longueur du réseau des chemins

de fer privés n'est plus prise en considération dans le calcul des parts cantonales du TRV: seule la densité de population sera déterminante pour ce calcul. Ainsi, moins un canton est peuplé, plus la part fédérale au financement du TRV sera élevée.

Nouveauté: la planification coordonnée de l'aménagement

Une nouveauté essentielle est la planification coordonnée de l'aménagement ferroviaire avec le maintien de la qualité des infrastructures ainsi que leur financement à partir du FIF. A noter cependant que leur mise en œuvre fera l'objet d'une séparation claire, raison pour laquelle les ordonnances

font une distinction nette entre aménagement et maintien de la qualité des infrastructures. Cette séparation se répercute par exemple sur les gares qu'il faudra adapter selon l'augmentation du nombre de voyageurs qui y transiteront. Ainsi, les projets dans les gares qui devraient accueillir plus de 20 000 voyageurs par jour d'ici à l'horizon 2030 seront considérés comme des aménagements et donc financés par le biais des étapes d'aménagement prévues par FAIF. Les adaptations liées à des besoins moindres seront réalisées au titre du maintien de la qualité des infrastructures et financées par le biais des conventions de prestations quadriennales.

Par ailleurs, le Conseil fédéral a précisé la démarche que les cantons ou d'autres participants doivent suivre s'ils entendent préfinancer des mesures d'aménagement décidées. Il a également défini les règles applicables dans les cas où des cantons ou d'autres acteurs souhaitent, dans le cadre de mesures d'aménagement décidées, réaliser des mesures additionnelles ou de substitution: comme le dis-

pose la loi, les coûts de telles mesures supplémentaires ou alternatives ne sont pas imputables à la Confédération. L'ordonnance précise par ailleurs qu'après la mise en exploitation, il incombe aux cantons et aux tiers d'assumer les coûts de l'exploitation et du maintien de la qualité des infrastructures pendant 40 ans. L'Office fédéral des transports (OFT) peut toutefois fixer une durée inférieure si la durée de vie des installations considérées est plus brève.

comm.

INFO

Selon la **clé de répartition**, Zurich sera le plus mis à contribution (115,7 millions) pour 2016 devant Berne (82 millions) et Argovie (35,8 millions). Le Jura devra déboursier 6,3 millions, Neuchâtel 10,7 millions, Fribourg 14,1 millions, le Valais 17,4 millions et Vaud 29,5 millions, selon les chiffres de l'OFT. Les moins sollicités seront Appenzell Rhodes-Intérieures (1,2 million), Uri (1,3 million) et Genève (2,5 millions).

Congrès de la Confédération européenne des syndicats

Accroître la capacité d'action au niveau européen

Pas assez d'Europe, pas de réel mouvement: la Confédération européenne des syndicats n'a pu répondre à la politique d'austérité de l'UE de ces dernières années. Un programme d'action doit à nouveau accroître sa capacité d'action.

La rude politique d'austérité de l'UE a fait reculer de plusieurs années les acquis des salarié-e-s en Irlande ou dans le Sud de l'Europe. Le mou-

vement syndical européen a de ce point de vue traversé une de ses pires périodes. La Confédération européenne des syndicats (CES) s'est révélée impuissante et son lobbyisme auprès de la Commission européenne dirigée par José Manuel Barroso n'a abouti à rien. Beaucoup de syndicats se sont repliés sur leur réduit national et ont essayé de limiter les dégâts. Il est évident qu'au sein de la Confédération européenne des syndicats, il n'y avait et il n'y a toujours pas assez d'Europe et pas de réel mouvement.

Cette situation ne peut perdurer, tous les participants au 13^e Congrès de la CES qui a eu lieu du 29 septembre au 2 octobre à Paris étaient unanimes sur ce point. La CES devrait s'instituer en contre-pouvoir à la Commission européenne. Mais pour cela, il faudrait que des actions coordonnées sur le plan européen s'opposent au démantèlement des droits syndicaux et des conventions collectives et s'engagent en faveur d'investissements et d'emplois pour des millions de chômeurs et chômeuses. Mais sur la manière de procéder, la perplexité

régnait. La délégation de l'USS s'est prononcée pour une politique des salaires minimums et a demandé à la CES de lancer une campagne contre la sous-enchère salariale et sociale. Par exemple, en soutenant l'initiative citoyenne contre le dumping salarial que la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) vient de lancer.

L'élection d'une direction rassemblée, avec au poste de secrétaire général, l'Italien Luca Visentini et à la présidence, Rudy de Leeuw de la CGT, le combatif syndicat belge, a contri-

bué à l'ambiance de renouveau qui a surgi à la fin du Congrès parisien. Une discussion sur la manière d'accroître la capacité d'action de la CES a débuté à Paris. Et le programme d'action qui a été adopté devrait aider la CES à définir ses positions sur les futurs défis qu'elle aura à relever. Un vent d'espoir pour un nouveau mouvement syndical en Europe s'est levé à Paris. Un espoir de mouvement que l'USS et ses syndicats veulent porter.

Andreas Rieger, secrétaire central d'Unia et Regula Bühlmann, secrétaire centrale de l'USS

Sous-fédérations

Samedi 31 octobre ■ **AS**
9h45–15h30
Hôtel Olten
Olten

Thème: avenir de la vente aux guichets – revalorisation ou dévalorisation?
Responsable branche P, SEV AS Ruth Schweizer

Journée du personnel de vente

Sections

Mardi 27 octobre ■ **VPT LEB**
19h
Echallens

Vous êtes cordialement invités à participer à cette assemblée.

Assemblée d'automne

Jeudi 29 octobre ■ **GESTL**
16h à 20h
Cave GESTL

Nous vous attendons nombreux lors de notre prochaine ouverture. Une ambiance chaleureuse, le verre de l'amitié vous attendent, ainsi que toute l'équipe du GESTL qui vous proposera de nombreuses actions.

Ouverture de la cave

Le comité GESTL

Vendredi 6 novembre ■ **VPT TPF section urbaine**
19h
local des agents du dépôt de Chandolan

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

Assemblée d'automne

Votre comité

Vendredi 6 novembre ■ **TS Romandie**
18h
au Rive Gauche (anciennement le Cercle ouvrier)
Quai de la Thièle 3
Yverdon-les-Bains

Cordiale invitation du comité de la section TS Romandie à ses membres et ses apprentis Login. Notre invité sera Baptiste Morier, coach SEV des sections CFF romandes. Nous vous attendons nombreux.

Assemblée d'automne

Inscription au souper, offert par la section après l'assemblée, au plus tard le 25 octobre à Willy Wenger, williwenger@bluewin.ch ou au 078 603 69 39.

Le comité TS Romandie

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

Les 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>.

Assemblée d'automne

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

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

Assemblée des membres

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

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.

Assemblée des membres

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.

Mercredi 18 novembre ■ **VPT MOB**
19h45
Buffet de la Gare
Château d'Oex

Bienvenue à l'assemblée de l'automne. Les ordres du jour seront affichés dans les locaux du personnel.

Assemblée d'automne

Nous espérons de vous voir nombreux.

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

Giorgio Tuti, président SEV, sera présent. Café, croissants dès 9h. L'assemblée sera suivie d'un apéritif et d'un repas (à 13h20).

Assemblée régionale

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.

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 par mail 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.

Pensionnés

Mardi 27 octobre ■ **Amicale des pensionné(e)s du Jura bernois et de Bienne romande**
dès 14h
Coop Centre Gare
Bienne

N'oubliez pas la 8^e rencontre de notre amicale. Vous êtes tous les bienvenus. A tout bientôt.

8^e rencontre

Votre serviteur: Jacques

Jeudi 12 novembre ■ **PV Valais**
10h30
Hôtel Riverside
Brigue-Glis

Vous êtes invités à l'assemblée ordinaire d'automne. Le repas vous sera offert pour la modique somme de Fr. 30.– (apéritif, menu, boissons et café).

Assemblée d'automne

L'orateur du jour, l'ancien conseiller national Helmut Hubacher, nous entretiendra sur les 1^{er} et 2^e piliers, l'AVS et notre franc fort. Vu l'actualité du sujet, le comité espère une bonne participation des membres. Inscription avec le formulaire d'inscription habituel ou par courriel à wal.schmid@bluewin.ch

Mardi 17 novembre ■ **PV Fribourg**
10h30
Auberge
d'Avry-Rosé
Gare de Rosé

Départ des trains: de Fribourg à 10h07, de Payerne à 9h31 et de Romont à 9h55.

Assemblée d'automne

Ordre du jour statutaire. Invités: Ricardo Lorétan, président central PV et Bernard Demierre, vice-président central PV. Exposé en allemand et en français. L'assemblée sera agrémentée par les chants de la chorale des cheminots de Fribourg. La remise des diplômes, distinctions et souvenirs pour 75 ans d'âge et 40 ans d'affiliation au SEV se fera durant l'assemblée. Comme de coutume, la section offrira l'assiette du jour. Les épouses et compagnes de nos membres sont les bienvenues.

Les agendas SEV vous seront remis à la fin de l'assemblée. Nous nous réjouissons de votre participation. Avec nos amicales salutations.

Le secrétaire

Décès

Charles Gilbert, chef de station, Travers; décédé dans sa 84^e année. PV Neuchâtel.

décédé dans sa 81^e année. PV Biel-Bienne.

Corthésy Claudine, veuve de Louis, Moudon; décédée dans sa 93^e année. PV Vaud.

Magnin Louis, monteur de voies, Fleurier; décédé dans sa 84^e année. PV Neuchâtel.

Cuerel Georges, chef de service, Lausanne; décédé dans sa 85^e année. PV Vaud.

Meyer Roger, ouvrier spécialiste, Lonay; décédé dans sa 88^e année. PV Vaud.

Delley Francis, chef de manœuvre, Genève; décédé dans sa 85^e année. PV Genève.

Monney Italia, veuve de Michel, Villars-sur-Glâne; décédée dans sa 92^e année. PV Fribourg.

Maeder René, chef de train, Biel/Bienne;

Praz Eric, monteur spécialisé, Aproz (Nendaz); décédé dans sa 52^e année. BAU Arc lémanique.

Conférence des présidents RPV 2015

Actualités RPV

C'est le président central qui a ouvert la conférence annuelle des présidents à Brenscino. Il a évoqué le problème du franc, le tourisme d'achats et les effets sur les CFF.

Les structures de Cargo doivent être adaptées selon le CEO Andreas Meyer. Cela donne matière à réflexion...

Voici sinon les actualités des différentes divisions:

Infra: des solutions ont été trouvées pour toutes les personnes concernées par la fermeture de la gare de triage de Däniken au changement d'horaire 2016/17. Il n'y a aucune entrée à l'AMC. A ZH Mülligen il n'y a pas d'effet sur le personnel, cette gare allant être utilisée par Cargo.

Cargo: l'introduction complète du nouveau système de planification Caros est prévue à mi-2016. BAR RCP: les groupes de travail ont siégé et les résultats seront présentés prochainement à la communauté de négociations.

P: 14 temporaires ont eu droit à un engagement fixe au ZBS jusqu'à présent. Un y renonce. Il y aura davantage de travaux de triage dès le prochain changement d'horaire. Des adaptations seront faites dans les BAR-OP-ZBS. La direction ZBS a invité la communauté de négociations aux premières discussions.

Groupe: tous les collaborateurs ont reçu un appareil MIT. La radio LISA a suscité des sourires chez les collègues, puisqu'on en parle depuis 8 ans. Sa réelle

introduction n'est pas encore pour demain. La décision 33 de la CCT actuelle de redéfinir l'avenir des CoPe, décision sur laquelle la communauté de négociations s'est mise d'accord avec les CFF, est en cours au SEV. Une solution est prévue d'ici juin 2016.

Franziska Schneider était notre invitée sur le thème des droits et des devoirs. L'histoire du droit du travail remonte au 18^e siècle. Franziska a expliqué plusieurs réalisations des dernières années. Une discussion animée a suivi son exposé.

La journée des migrations aura lieu le 7 novembre à l'hôtel Olten à Olten. La sous-fédération RPV cherche un ou une collègue des CFF ou de CFF Cargo pour la conférence CCT et une autre personne pour la commission CCT. On cherche quelqu'un également pour la commission de gestion, dès la prochaine AD en mai 2016. Les personnes intéressées sont priées de s'adresser à leur président de section.

Une discussion intéressante et intense a lieu sur le site internet de la RPV. Les propositions d'améliorations ont été notées par le webmaster et il fera le nécessaire. Un grand merci à Heinz Schneider pour l'organisation du traditionnel loto durant la soirée. Un grand merci également aux traducteurs Ferruccio Noto et Patrick Rouvinez, qui ont fait un excellent travail ainsi qu'à l'hôtel Brenscino pour son hospitalité. Un merci tout particulier au directeur, M. Faes, qui accueille la RPV depuis des années.

Danilo Tonina/Hes

ZPV

Action dans les gares suisses le 29 octobre

La sous-fédération ZPV lutte pour des meilleures perspectives d'avenir pour les collègues SMZ (collaborateurs du service de trains).

La séance du comité central ZPV a eu lieu le 25 septembre. Elle avait pour thème principal les nouveaux profils professionnels des généralistes chez les collaborateurs SMZ. La ZPV espère que des avancées auront lieu, notamment au sujet de la formation continue et de réelles nouvelles perspectives. Les collaborateurs fournissent un excellent travail depuis des années. Le relevé de fréquences est un travail très exigeant, aussi bien au niveau physique que mental. Ce projet de nouveau profil des généralistes n'apporte pas réellement de nouvelles perspectives.

La ZPV a transmis des infos sur les vé-

rifications régulières en matière linguistique chez le personnel des trains aux sections. La mise en œuvre de ces vérifications n'a pas encore été clairement définie.

Le groupe de travail «accompagnement des trains» se réunira le 27 octobre à Bruxelles, pour son meeting semestriel. La ZPV soutient l'action du 29 octobre initiée par l'ETF dans les différentes gares de Suisse. La campagne se base sur le maintien des agents de train à bord des trains. Andreas Menet et Pascal Fiscalini représentent tous deux la RPV. Un article sera publié à ce sujet dans le prochain journal.

La deuxième édition du bulletin ZPV est en préparation et tout article intéressant peut être envoyé à la secrétaire centrale à l'adresse mail: janine.truttmann@zpv.ch, d'ici le 15 novembre.

Journée de la migration 2015

« En fait, nous voulions rentrer »

7 novembre 2015, 09h.00-17h.00,
Hôtel Olten, Bahnhofstrasse 5, Olten

Film et discussion :

« En fait, nous voulions rentrer »
avec Yusuf Yeşilöz, réalisateur et auteur

World Café :

Rentrer ou rester – une réflexion personnelle et sociétale

Inscription jusqu'au 23 octobre 2015 au plus tard :

SEV
Secrétariat régional Zurich
Birmensdorferstr. 65
8004 Zurich

044 242 84 66
migration@sev-online.ch
ou directement sous
www.sev-online.ch/migration

Inscrivez-vous maintenant !



**Unterverband
Administration und Services**
**Sous-fédération
administration et services**
**Sottfederazione
amministrazione e servizi**

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

La manifestation est organisée par :



SEV Migration
Migrazione

Bei uns spielt die Solidarität
On y joue la carte de la solidarité
Solidarietà, la nostra carta vincente

■ PV Biel/Bienne

Randonnée d'automne

L'organisateur de la randonnée, Fritz Lerch, donne déjà des éclaircissements sur la future marche aux 17 participants durant le voyage en train de Bienne à Hindelbank, et il prend les désirs pour les cafés/croissants «des neuf heures» car avant une marche, il faut un fortifiant!

Le chemin nous conduit tout d'abord dans le parc naturel protégé «Hurstmoos» et ensuite, après avoir passé sous l'autoroute, le long de la ligne à grande vitesse où nous avons pu observer le passage de plusieurs trains. La traversée des villages de Kernenried et de Zauggenried avec leurs belles fermes agricoles ainsi que les sculptures sur bois le long du tronçon ont éveillé l'intérêt des participants. Après une marche de deux heures par une température agréable mais malheureusement sans soleil, nous sommes parvenus à Grafenried où nous avons pris le repas de midi au restau-



rant «Sternen». Malheureusement, la pluie s'étant mise à tomber durant la pause de midi, le groupe s'est partagé. Les fatigués et ceux qui ont peur de la pluie sont rentrés chez eux en train par Berne alors que les inébranlables marcheurs ont continué la rando-

née jusqu'à Büren zum Hof et, comme le restaurant «Rössli» était fermé, ils se sont encore trouvés en forme pour marcher jusqu'à Fraubrunnen. Ce fut une rencontre réussie.

Robert Drewes/ adaptation française - J.-C. Amiet



«Je suis aussi un mécanicien-électricien»

Bruno Kirchhofer
Secrétaire



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



Claude Meier
Mécanicien-électricien

«Je suis aussi un secrétaire»



COURRIER DE LECTEUR

A quand une ligne ferroviaire directe entre Le Brassus et Lausanne?

Nouveau «Combi», le soussigné, comme les habitants de la Vallée de Joux, est fâché. Voici, en quelques lignes, les explications de cet état de fait, qui n'a pas évolué depuis 1955, époque où le soussigné, jeune commis de gare, avait travaillé à la gare du Day.

Les travaux d'aménagement de la gare du Day qui permettraient aux usagers des chemins de fer de se rendre sans changement de train, de réduire le temps de parcours et d'améliorer l'accessibilité de cette ligne ferroviaire, initialement prévus pour 2018, sont aujourd'hui retardés. Chaque jour, de nombreux passagers sont obligés de changer de train au Day pour se rendre à Lausanne ou à la Vallée de Joux. Ce chan-



Le changement de train au Day est périlleux et compliqué.

gement de train est périlleux et compliqué, spécialement pour les personnes âgées ou handicapées: six minutes pour changer de train, avec un passage obligé par un sous-voie aux marches abruptes, souvent glissantes

en hiver, découragent certaines personnes. Enfin, une salle d'attente délabrée, sans chauffage et souvent fermée à clé, font de cette gare une honte pour la région. Dans un premier temps, les CFF et l'Office fédéral des

transports avaient donné leur aval pour réaliser le projet de la nouvelle gare du Day pour 2018-2020 au plus tard. Mais depuis ce printemps, ce projet semble avoir disparu de la liste des chantiers prioritaires. La seule amélioration maintenue est l'accès aux voies qui devrait être terminé pour 2023. On ne parle plus de ligne directe, sans changement de train obligatoire, alors que la technique du «coupe-croche», qui consiste à séparer le train en deux parties, l'une poursuivant sa route en direction de Vallorbe, l'autre en direction de Lausanne, serait tout à fait réalisable en gare du Day. Heureusement, à la Vallée de Joux, les habitants de la région se mobilisent. L'attrait touristique et le dynamisme

économique de la région contrastent avec le peu d'investissements en termes d'infrastructures accordés, d'où une impression d'être oubliés, alors que des échéances comme les JO de la jeunesse de 2020 et l'augmentation du rayonnement de l'école technique exigeraient que la réfection de la ligne ferroviaire Le Brassus - Lausanne reste prioritaire. Fort de ces constatations et de l'appui des trois communes de la Vallée de Joux, une pétition munie de plus de 1400 signatures va être remise aux autorités cantonales, avec l'espoir de voir la nouvelle gare du Day réalisée d'ici 2020.

Albert Blondel,
membre SEV/PV Vaud

Angle droit

La rechute suite à un événement traumatisant

Un cas de protection juridique expliqué en détail.

Dans un arrêt récent, le Tribunal fédéral s'est penché sur la notion de rechute.

Aline est responsable d'un bureau de poste. Un matin, en arrivant au travail, elle est victime d'une agression violente par deux individus. Menacée de mort, elle est contrainte d'ouvrir le coffre aux malfrats, qui s'enfuient avec leur butin dans une voiture volée.

Conséquences

A la suite de ce braquage, Aline, victime de stress post-traumatique, est en arrêt de travail pendant trois mois, puis reprend son acti-

tivité. 18 mois plus tard, le procès des auteurs du braquage a lieu. Aline se retrouve en arrêt de travail suite à la réapparition des symptômes. Selon son médecin, c'est la conséquence du traumatisme subi lors de l'attaque. Cependant, la Suva refuse de prendre en charge cette rechute. Aline recourt au Tribunal cantonal, qui lui donne raison. Mais la Suva fait recours au TF.

On doit surmonter les traumatismes, un point c'est tout

Les règles de la prise en charge des rechutes sont fixées à l'article 11 de l'Ordonnance de la Loi sur l'assurance accidents (OLAA).

La jurisprudence considère qu'un traumatisme psychique devrait normalement, selon l'expérience générale de la vie, être surmonté au bout de quelques semaines ou quelques mois. La Suva ne conteste pas le lien entre l'agression et le traumatisme ayant causé le premier arrêt de travail, mais prétend que, si Aline a pu entre-temps reprendre son activité, c'est bien la preuve qu'elle est guérie. Le deuxième arrêt de travail n'est pas une rechute, vu que le procès n'est pas en lui-même un accident.

Confrontation

Le Tribunal fédéral commence par examiner si la confrontation entre Aline et ses

agresseurs est un fait qui peut, d'après le cours ordinaire des choses et l'expérience générale de la vie, causer la réapparition de troubles psychiques et d'une incapacité de travail. Sans aucun doute, l'attaque dont Aline a été victime était violente et traumatisante. Seule face à deux hommes, sous la menace d'un pistolet, elle a craint pour sa vie.

Rechute prouvée

Même si elle a ensuite pu reprendre son activité professionnelle assez rapidement, on ne peut pas en conclure, comme le fait la Suva, qu'il n'y a pas rechute et qu'Aline est guérie. A l'instar d'une atteinte à la

santé physique, une affection psychique peut être considérée comme guérie en apparence seulement mais non dans les faits, et se manifester à nouveau. C'est la définition même de la rechute au sens de l'art. 11 OLAA. Par ailleurs, la confrontation d'une victime avec les auteurs d'agressions violentes peut conduire celle-ci à revivre l'événement traumatisant, ce qui déclenche de nouveaux troubles psychiques. Aline a été confrontée à ses agresseurs 18 mois après les faits, respectivement un peu plus d'une année après sa reprise du travail. Le Tribunal fédéral considère comme plausible que cette situation ait pu déclencher une nouvelle incapacité de travail d'origine psychique. Le recours de la Suva doit donc être rejeté. Elle est condamnée à payer les prestations d'assurance dues, les frais de tribunal et une indemnité à Aline pour ses frais de défense.

L'équipe de la protection juridique

Egalité des salaires

Mais de quoi avez-vous donc peur ?

8,7% : telle était en 2012 la différence de salaire inexplicée entre femmes et hommes. Une différence potentiellement discriminatoire, car justifiée par aucun facteur objectif comme la formation, la position professionnelle, etc.

L'Office fédéral de la statistique (OFS) a publié en août dernier son analyse des différences de salaire en fonction du sexe; cela, comme toujours, après l'Enquête suisse sur la structure des salaires.

Mais cette année, tout est un peu différent. Alors qu'année après année, les chiffres publiés inquiétaient certes, mais n'étaient pas remis en question, cet automne, ils mettent certains milieux en effervescence. La droite, les em-

ployeurs, des représentant-es de l'économie, secondés avec zèle par les médias, NZZ en première ligne, s'appliquent par tous les moyens à faire planer le doute quant au sérieux du travail de l'OFS. Des experts autoproclamés en matière d'égalité salariale se permettent de qualifier de fumisterie l'analyse de l'OFS et vantent l'exactitude de leurs propres méthodes d'analyse, qui nient bien sûr l'existence de toute discrimination salariale. Désespérément, l'Union patronale suisse publie étude sur étude. La nervosité ambiante est palpable.

Indépendamment du fait que ces méthodes tant vantées manquent totalement de transparence et que leur indépendance scientifique est plus que douteuse, la question de ce dont la droite a tellement peur s'impose lorsque celle-ci évo-



L'égalité salariale, ou plutôt l'inégalité salariale, un sujet toujours aussi actuel!

que le spectre d'une « police des salaires ». Qui connaît le projet de révision de la loi sur l'égalité entre femmes et hommes (LEg) annoncé par le Conseil fédéral afin de combattre la discrimination salariale ne peut que rire de ce concept créé de toute pièce. Le projet de loi ne veut qu'instaurer des contrôles de la structure salariale de chaque entreprise effec-

tué à intervalle régulier afin d'établir s'il y a discrimination ou non. Et l'on ne communiquerait que pour faire savoir si l'entreprise a réussi ou non le contrôle. Les détails resteraient secrets. Si même ce tout petit peu de transparence – qui progresse aussi en Europe – est encore trop pour la droite, on peut en conclure qu'elle a quelque chose à ca-

cher. Les patrons veulent continuer à empêcher que l'on consulte les fiches de salaire. En même temps, ils prétendent que tout est en ordre chez eux. Or si c'était effectivement le cas, ils pourraient tranquillement voir venir le projet de révision de la LEg et faire attester publiquement qu'ils sont blancs comme neige...

Mais les employeurs préfèrent tirer à boulets rouges contre l'analyse, reconnue, de régression et en dénigrent les résultats. Il faut y voir un combat défensif dirigé contre une LEg plus efficace. Qui veut noyer son chien l'accuse de la rage. Afin de ne pas devoir avouer qu'il y a peut-être bien un problème avec les salaires qu'ils versent à leurs employées.

*Regula Bühlmann,
secrétaire centrale de l'USS*

Rencontre des membres CoPe à l'occasion du début de la période administrative

Pas les uns contre les autres, mais tous ensemble

La plupart des sièges dans les commissions du personnel des CFF sont occupés par des membres SEV. Ils se sont réunis à Berne, tous niveaux confondus, le temps d'une journée.

«Les commissions du personnel représentent les travailleuses et travailleurs, ayez toujours à l'esprit qui vous a élus!» a déclaré Giorgio Tuti, président SEV devant les membres CoPe en début de séance. Il a abordé ainsi le problème des membres CoPe, qui peuvent se retrouver assis entre deux chaises, partagés entre les intérêts de l'entreprise et ceux du personnel, même s'ils reçoivent tous un salaire de l'entreprise.

Se connaître et discuter

Il est d'autant plus important que les commissions du personnel et le syndicat tirent à la même corde. Pour que cela fonctionne, il faut un contact



Manuel Avallone, vice-président SEV: «Il faut améliorer la collaboration entre SEV et CoPe.»

personnel et des échanges réguliers entre les uns et les autres. C'est sous ce leitmotiv que s'est déroulée la journée à laquelle 100 membres CoPe (Surfaces, Divisions, Groupe) ont participé. Manuel Avallone, vice-président responsable des questions CFF, a dirigé la rencontre. Il est responsable des CoPe CFF au SEV, aux côtés des secrétaires syndicaux respon-

sables de division: Jürg Hurni pour le Trafic Voyageurs, Urs Huber pour l'Infrastructure, Philipp Hadorn pour Cargo et Daniel Froidevaux pour Immobilier et Services centraux. Plusieurs présidents centraux des sous-fédérations se sont également exprimés lors de cette journée. Deux d'entre eux ont une fonction au sein d'une CoPe. Ils ont indiqué que la

meilleure occasion d'échanger est encore et toujours l'assemblée de section. On peut y aborder les problèmes et les demandes, avec les membres CoPe.

Du côté du syndicat, on assure également un encadrement: «Nous sommes là pour vous soutenir en cas de conflit», a souligné le président central AS, Peter Käppler. Pas de voix adverses de la base, au contraire: «Quelles sont les différences d'intérêts entre les commissions du personnel et le SEV? Aucune!», a déclaré Ruedi Baumann, de la CoPe Trafic Voyageurs, qui était dans la salle et qui a récolté bien des applaudissements. Tous étaient en effet unanimes sur le fait qu'il faut se rapprocher encore davantage et se tenir mutuellement au courant des affaires en cours.

En fin de rencontre, Walter Buchmann, nouveau président de la commission du personnel Groupe, a pris la parole: «Durant les dernières années, la collaboration n'a pas partout

bien fonctionné; nous devons y travailler et surtout intensifier les échanges lors de nos rencontres.»

Dessiner l'avenir des CoPe

Lors des négociations pour la nouvelle convention collective, il a été convenu que des négociations sur la forme que doit avoir la participation dans l'entreprise auront lieu jusqu'à mi-2016. Les CFF et le SEV ont déjà fait part l'un et l'autre de leur position; la prochaine étape sera en décembre, à l'occasion d'un atelier de travail. Jusque-là, les CoPe et le SEV vont définir une position commune claire. Plusieurs personnes ont pris la parole pour dire qu'il n'était pas envisageable selon elles que les CoPe niveau Division et niveau Groupe en viennent à pratiquement disparaître. Ils soutiennent néanmoins le principe convenu, comme quoi la participation dans l'entreprise doit surtout se faire au niveau des surfaces, là où est le personnel.

Peter Moor/Hes

Photomystère: «Où cette photo a-t-elle été prise?»



Le concours de **contact.sev**

Les photos de notre concours représentent un lieu ou un objet en rapport avec les transports publics et leur environnement.

Le ou la gagnant-e sera tiré-e au sort parmi les réponses correctes et gagnera un couteau de poche Outrider aux couleurs du SEV.

Solution du concours paru dans [contact.sev](#) n° 17:

Berne RBS

Le sort a désigné **Roger Kocher** de Wiedlisbach, membre LPV Mittelland.

Il reçoit un chèque Reka d'une valeur de 40 francs.

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 28 octobre 2015