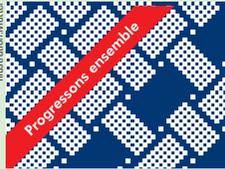


## Campagne de recrutement SEV

Une nouvelle gamme de primes au choix pour les recruteurs. **Page 4**



## CCT CGN renouvelée

La section VPT Lac Léman a accepté sans coup férir le projet de nouvelle CCT pour la CGN. Un texte valable pour la période 2017-2020 qui apporte d'importantes améliorations. **Page 5**



## Pas de clients-mystères

Le SEV ne veut pas de clients-mystères pour analyser la qualité du Trafic régional. **Pages 8 et 9**

Le 15 juin, la base du SEV a transmis la pétition contre les économies prévues par les CFF

# 3000 signatures contre RailFit

**La base du SEV s'est mobilisée contre le gigantesque programme d'économies RailFit des CFF qui prévoit la suppression de plus de 900 emplois. Il a remis 3000 signatures à la direction de l'entreprise le 15 juin dernier en demandant l'enterrement de RailFit.**

Des membres de toutes les sous-fédérations CFF du SEV, mais aussi du personnel de l'entreprise non syndiqué ont signé la pétition lancée par les sections du SEV contre RailFit. Symboliquement, ce sont donc quatre employés – en tenue de travail – qui ont remis le cerceuil de RailFit à une délégation de la direction des CFF. Ainsi, la base a demandé que ce programme d'économies soit enterré car il s'agit d'une attaque inacceptable contre le personnel et un service public de qualité.



Dossier en pages 10 à 12

Une dizaine de membres du SEV et autant de personnes de l'appareil professionnel ont participé à l'action du 15 juin.

## Petite pause estivale

Tout comme l'année dernière, le rythme de parution de *contact.sev* est un peu modifié durant cet été. Le prochain numéro paraîtra le 28 juillet et le suivant le 1<sup>er</sup> septembre. Le rythme habituel d'un journal toutes les deux semaines reprendra ensuite jusqu'à la fin de l'année. Ceux qui voudront rester informés des actualités syndicales durant tout l'été pourront évidemment se rendre sur le site internet du SEV, [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch).

## N° de référence erroné

Une faute de transmission qui a des conséquences: le numéro de référence indiqué sur le bulletin de versement inséré dans le dernier numéro concernant le soutien à la campagne AVSplus était faux! Le numéro correct a un 8 à la fin au lieu d'un 6. Le voilà: 51 11720 00000 00000 00000 00008. Merci de noter ce numéro-là en cas de paiement par e-banking. Compte 01-4491-2, Banque Coop, Basel, en faveur du SEV. 3000 Bern 6.

## Signez le référendum!

La réforme fiscale des entreprises III est un exercice de redistribution massive sur le dos des «petits» salariés. Elle aurait pour conséquence des diminutions de recettes fiscales de plusieurs centaines de millions de francs et les prochaines économies sur notre dos ne tarderaient pas.

Un formulaire de signatures est inséré dans ce journal. Signe, demande à tes proches et à tes collègues de signer et renvoie le document rapidement!

## Toutes et tous à Berne!

On ne le dira jamais assez: venez à Berne le 10 septembre manifester en faveur de l'initiative AVSplus et pour une amélioration de la situation des rentières et rentiers. La manifestation des syndicats débutera à 14h à la Schützenmatte, qui se situe à 10 minutes à pied de la gare de Berne.

Note d'ores et déjà cette date dans ton agenda et motive tes collègues à en faire de même. Toutes les informations pratiques suivront prochainement.

## EN VITESSE

## Salaires minimums dans l'est de l'UE

Onze pays de l'Union européenne (UE) ont saisi la Commission européenne (CE) pour lui demander de sanctionner la France et l'Allemagne qui imposent ou vont imposer de verser aux chauffeurs routiers étrangers qui transitent par leur territoire leur salaire minimum local. Les ministres des Transports de ces 11 pays ont dénoncé des « pratiques protectionnistes » qui restreignent selon eux la libre circulation des biens et des services au sein des Vingt-Huit.

« Les obligations de salaire minimal et autres exigences nationales, comme la mise en place de représentations permanentes sur le marché opéré et la fourniture de documents d'embauche en langue locale, représentent une barrière unilatérale au transport routier transfrontalier », écrivent-ils à la commissaire aux Transports, Violeta Bulc, et à la commissaire à l'Emploi, Marianne Thyssen.

Le volet social du transport routier est devenu une question politique depuis l'essor des transporteurs d'Europe de l'Est, qui assurent à présent une bonne partie du transport de fret routier en Europe en jouant sur des prix de revient bien inférieurs à ceux des pays de l'ouest du bloc.

L'exécutif européen conteste déjà l'application par l'Allemagne du principe du salaire minimum à l'ensemble du secteur des transports au motif qu'il viole un autre principe, celui de la liberté de prestation de service dans l'UE.

L'Allemagne a instauré en janvier 2015 un salaire horaire minimal de 8 euros 50 s'appliquant à toute personne travaillant sur son territoire, qu'elle ou son employeur soient basés en Allemagne ou pas. Une règle similaire entrera bientôt en vigueur en France, exigeant que les chauffeurs étrangers perçoivent son salaire minimum et obligeant les sociétés de transport étrangères à désigner un représentant local. Violeta Bulc a dit que l'UE soutenait le principe du salaire minimum, pour autant qu'il soit équitable et juste.

Le comité du SEV donne le départ de la mobilisation pour la grande manifestation du 10 septembre

# Actifs et retraités ensemble pour l'AVS

**Le SEV appelle ses membres à participer à la manifestation nationale du 10 septembre en faveur d'AVSplus. Les retraité-e-s, les actifs et les actives marchent ensemble en faveur de l'initiative et contre le démantèlement de la prévoyance vieillesse voulu par le camp bourgeois.**

Deux semaines avant la votation sur l'initiative AVSplus, l'Union syndicale suisse entend envoyer un message clair le 10 septembre à Berne, près de la Fosse aux ours : plusieurs dizaines de milliers de personnes sont attendues pour ré-

affirmer l'importance de la prévoyance vieillesse pour les employé-e-s. Le SEV sera aussi présent avec plusieurs milliers de membres.

Dès la récolte des signatures en faveur de l'initiative AVSplus, le SEV avait pu constater que la

## Giorgio Tuti, candidat à la présidence de la section rail de l'ETF

La Fédération européenne du personnel des transports (ETF) est dirigée par un exécutif. Pour les différentes branches, ce sont les sections qui sont compétentes et elles s'organisent de manière autonome. Actuellement, le SEV est représenté par Giorgio Tuti à l'exécutif de l'ETF, tandis que le président du SEV et le vice-président Manuel Avallone participent aux séances de la section rail.

Giorgio Tuti a informé le comité de sa décision d'être candidat à la présidence de la section rail de l'ETF. L'actuel président, le Luxembourgeois Guy Greivelding, s'est approché de Giorgio Tuti. Le président du SEV a le soutien des syndicats germanophones et de ceux d'autres pays. La section rail de l'ETF compte 83 syndicats de 37 pays européens. Pour Giorgio Tuti, un élément est au premier plan

dans cette fonction: en tant que président de section, on est responsable du « dialogue social » avec les entreprises de transports. Un dialogue auquel il faut redonner vie, afin de trouver un chemin commun pour l'avenir du rail et la sécurité des standards sociaux, insiste-t-il. Giorgio Tuti a aussi fait remarquer qu'il abandonnerait d'autres mandats afin d'avoir suffisamment

de temps pour ce nouveau mandat en sus de sa fonction de président du SEV; son engagement au sein de la direction de l'Union syndicale suisse n'est pas remis en question. La nomination aura lieu cet automne, l'élection par la section rail au printemps 2017. Election qui devra être validée au final par le Congrès de l'ETF au mois de mai 2017, à Barcelone. *pmo/vbo*

## L'Arc jurassien veut garder ses places de travail

**Des négociations sur l'avenir des collègues de CFF Cargo de l'Arc jurassien ont lieu aujourd'hui même, 30 juin. Le SEV avait appris tardivement que la direction de l'entreprise avait l'intention de transférer tout son personnel des sites de l'Unité de production Trois Lacs, à savoir Neuchâtel, Cornaux, Reuchenette-Péry et Delémont, à Bienne Triage.**

Le SEV a écrit à la direction Cargo dès qu'il a été mis au courant de ce transfert et a obtenu, d'une part, des excuses de la part de Nicolas Perrin, qui a avoué avoir omis de prévenir le syndicat, et d'autre part une réunion avec les partenaires sociaux le 20 juin. Philipp Hadorn, responsable Cargo au SEV, est donc intervenu ce jour-là auprès de la direction CFF Cargo pour faire

part de notre insatisfaction. Une assemblée extraordinaire des membres a ensuite eu lieu le 22 juin à Courtelary et a décidé de confier un mandat de négociations très clair au SEV: on refuse le transfert pour préserver la sécurité et la santé du personnel. Une séance entre SEV et CFF Cargo se déroule aujourd'hui 30 juin et une assemblée générale extraordinaire prendra position sur le résultat en fin de journée au buffet de la gare de Courtelary.

### Conséquences inattendues

Pour rappel, ce sont des collègues concernés qui ont averti le SEV, puisque celui-ci n'avait pas reçu d'information à propos de ce transfert, contrairement à ce qui avait été affirmé par la direction CFF Cargo. Concrètement, une vingtaine d'employés du terrain qui sont occupés à diverses tâches de manœuvre et de sécurité sur les quatre sites mentionnés ci-dessus seraient transférés à la gare de Bienne Triage dès le mois de décembre 2016. Ceci

pose plusieurs problèmes:

■ le site de Bienne n'est pas bilingue. La gare de triage de Bienne est germanophone et certains de ses employés ne parlent pas du tout français. Or, parmi les collègues qui seraient déplacés, certains ne parlent pas allemand, d'où des craintes évidentes en matière de sécurité et d'intégration; ■ ce transfert engendrerait des temps de parcours entre le domicile et le lieu de travail bien plus grands qu'actuellement, et ce en voiture lors de tours de service extrêmes, hors des horaires de transports publics. A noter d'ailleurs que certains employés n'ont pas de permis de voiture ou pas de voiture privée pour effectuer ces trajets.

### Des déplacements illogiques

Dans la réalité quotidienne, on demanderait à ces personnes de se rendre à Bienne pour ensuite revenir à Delémont, par exemple, effectuer leur travail. Puis, après les opérations sur le terrain, de retourner à

Bienne « timbrer la fin du service », pour revenir dans le Jura ou plus loin encore, où elles résident. Pas très écologique comme manière de faire, alors qu'on prône de plus en plus une diminution des déplacements pour préserver l'environnement. De plus, ces déplacements en voiture, tard le soir, après des travaux pénibles durant toute la journée, ne sont pas la panacée question sécurité.

### Une proximité essentielle

Il faut aussi souligner que ces collègues de l'Arc jurassien ont toujours privilégié la proximité de leur lieu de travail, au détriment parfois de leur carrière. La proximité était un critère primordial pour eux. La moyenne d'âge des personnes concernées est de 53 ans et la moyenne d'années de service aux CFF est de 35 ans. Autant dire qu'ils ont fait leur vie dans leur localité actuelle et n'envisagent guère de changer.

*Henriette Schaffter*

## LE COMITÉ EN BREF

■ Le comité a tiré un bilan intermédiaire des points forts de l'année. Certains ont déjà pu être réglés avec succès. Le comité a aussi décidé de se pencher prochainement sur la question des **bus longue distance** qui constitue toujours plus une menace pour le trafic ferroviaire suisse.

Le comité a aussi mis un autre thème sur sa liste des points forts: comment **mieux mettre en valeur ses succès** et ses dossiers d'actualité auprès de la base; parmi les derniers exemples en date, on trouve les actions pour des « Salaires suisses sur les rails suisses », qui n'a pas eu l'écho escompté auprès du personnel malgré un engagement important.

■ Le comité a aussi adopté des modifications aux **conditions d'engagement** du personnel du SEV. Comme tous les employeurs, le SEV doit aussi régler l'enregistrement du temps de travail comme le prévoit une ordonnance du Conseil fédéral entrée en vigueur en début d'année.

■ Il a aussi accepté une petite adaptation du **règlement des cotisations**; cela concerne d'une part les membres travaillant à 50 % ou moins; d'autre part ceux et celles qui partent en retraite anticipée dans le cadre des modèles de temps de travail des CFF. Ces deux groupes de membres paient une demi-cotisation au SEV.

■ Le SEV a décidé de participer à la **campagne nationale contre le suicide**. Pour le SEV, il s'agit là d'apporter son soutien aux groupes professionnels qui y sont confrontés: pas seulement les mécanos, mais aussi le personnel des trains, les groupes d'intervention et le personnel en charge du nettoyage des véhicules.

■ Le SEV reconnaît son devoir de cotisation auprès des **unions syndicales cantonales**. En raison de la structure de son organisation, cette question revient régulièrement sur la table. Le comité clarifie encore une fois que ces cotisations incombent aux sections pour leurs membres dans chaque canton.

prévoyance vieillesse était importante au SEV: plus de 20 000 parafiches avaient été récoltés par le SEV. Un nombre extrêmement élevé, bien supérieur à ce qui était requis. Plusieurs sous-fédérations ont confirmé au comité avoir commencé à mobiliser en leur sein. Un thème particulièrement cher

à la sous-fédération des pensionné-e-s: « Encore plus que d'habitude, nous allons inviter nos membres à s'impliquer », a insisté le président central PV Riccardo Loretan. La prévoyance vieillesse reste un thème pour toutes les générations. Vu ce qui se trame au Conseil national, avec des velléités

de baisser le taux de conversion et d'élever l'âge de départ à la retraite, les sous-fédérations des actifs et actives s'engagent aussi pour une forte participation à la manif du 10 septembre. Histoire de donner un signal clair en faveur d'une prévoyance vieillesse sûre et sociale.

*Peter Moor/vbo*



**La campagne sur la votation AVSplus est en cours! Ici, le secrétaire syndical Jürg Hurni qui distribue des tubes de crème solaire et des cartes postales AVSplus, tôt le matin, aux voyageurs de passage en gare de Berne. Plusieurs collaboratrices et collaborateurs SEV du secrétariat central ont participé à cette action en date du 22 juin.**

## ÉDITO

*Lorsqu'un syndicat demande à une multinationale réalisant d'énormes bénéfices d'en faire profiter, en plus de ses managers, tous le personnel qui y a contribué, les responsables l'accusent de toujours vouloir une « redistribution socialiste ». Lorsque ce grand groupe international obtient des allègements fiscaux, ces mêmes messieurs parlent d'attractivité et jamais de redistribution, alors que c'en est une. Du bas vers le haut.*

*Le Parlement élu l'automne dernier est constitué en majorité de membres de partis qui veulent tou-*

**« Le mieux pour vider les caisses de l'Etat, c'est de prévoir des baisses fiscales. Puis viennent les lamentations sur le déficit et les économies qui vont avec. »**

*Barbara Spalinger, vice-présidente SEV*



*jours tout pour les plus riches. Et le fait qu'il reste toujours moins pour les autres ne les préoccupe pas du tout. Leur recette est simple: vider les caisses de l'Etat. Et le mieux pour arriver à ces fins-là, c'est de prévoir des baisses fiscales. Mais pas sur les impôts des petits, plutôt sur ceux des plus grands. Avec un résultat évident: moins de recettes pour l'Etat. Puis viennent les lamentations sur le déficit et les économies qui vont avec. Et pour y faire face, pas question d'augmenter les impôts, mais bien de supprimer ou de revoir à la hausse les prix de certaines prestations étatiques. Et les dindons de la face sont ceux qui en auraient besoin mais qui ne peuvent pas faire comme les multinationales et menacer d'aller s'installer ailleurs.*

*Le Parlement a déjà joué plusieurs fois à ce petit jeu, et veut s'y adonner une fois de plus, avec « la réforme de l'imposition des entreprises III ». Ce qui aurait pu constituer un pas vers plus de justice fiscale s'est transformé en un cadeau aux riches et en redistribution du bas vers le haut. Elle nous concerne tous, c'est pourquoi nous luttons contre cette réforme.*

*Nous la combattons au travers d'un référendum. Le peuple pourrait donc avoir à voter sur cette loi. Le temps imparti est court. Il faut récolter les 50 000 signatures nécessaires en trois mois, et ce durant les vacances d'été!*

*Mais nous n'avons pas le choix. Et justement: dans quatre ans nous élirons un nouveau Parlement. Mais d'ici là, nous devons lutter contre de telles propositions au moyen de référendums.*

*Signez-le! Vous trouverez un formulaire de signatures dans ce numéro-ci de contact.sev.*

## La métropole Europa

L'Europe est devenue une très grande ville, avec ses quartiers riches et pauvres, ses périphéries et ses centres, et surtout ses problèmes urbains. Dans le fond, l'Europe a peut-être toujours été une mégalopole, mais sa transformation récente et ses conséquences nous imposent cette analogie de façon plus nette et directe que par le passé. Comme pour toutes les villes, les contours de la métropole européenne ne sont pas faciles à établir. L'Europe reste en effet un espace géographiquement mal délimité et peu précis, et dont les frontières sont malléables et changeantes au gré des aléas de la géopolitique. Qui plus est, l'Europe semble s'étendre ou s'élargir de la même façon que l'urbanisation avance aux abords des villes. Au fil du temps, de nouveaux espaces se sont ajoutés, mais à l'avenir, l'Europe va aussi rétrécir comme l'illustre la sortie du Royaume-Uni suite au référendum du Brexit, ce qui va entraîner certains quartiers à la dérive. A l'instar des villes touchées par des ouragans et des inondations, des éruptions et des tremblements de terre, le feu et les guerres, l'Europe pourrait également perdre une partie de son territoire. La métropole Europa a, semble-t-il, un centre qui se recompose en fonction de ses espaces périphériques au nord, au sud et à l'est. Elle

n'est en outre pas une très grande ville isolée au centre du monde, et ne serait pas en mesure de le devenir, car le centre du monde, nous dit-on, a désormais basculé en Asie.

La métropole européenne est une ville par essence cosmopolite et très diversifiée. Ses habitants parlent des langues différentes, ont des religions différentes, se revendiquent de traditions régionales et nationales, ont des modes de vie contrastés. Par ailleurs, la plupart des habitants de cette très grande ville sont très attachés à leur quartier où ils ont établi un ancrage fort depuis des générations. Les conflits de voisinage et les violences qui se sont déclarées à de multiples reprises dans l'histoire de cette ville ont bouleversé le monde. Dans les dernières décennies, les lieux de rencontre se sont multipliés dans la métropole Europa, qu'il s'agisse des universités, des marchés, des plages, des gares ou des aéroports, et parallèlement, les échanges entre les habitants se sont intensifiés, sans pour autant se généraliser. A travers ces échanges, les habitants ont appris à se connaître, et même, dans certains cas, à s'aimer. Pourtant, les tensions entre les différents quartiers subsistent voire se développent. Car si c'est dans la diversité et l'intensité des échanges que réside la richesse d'une grande ville, c'est aussi fréquemment ces mêmes diversité et intensité qui créent les conflits de voisinage les plus passionnés. La maîtrise des conflits de voisinage de la métropole Europa ne dépend pas d'un seul gouvernement. Différents acteurs contribuent au gouvernement de cette grande ville. Il existe plusieurs institutions de rang métropolitain qui se sont appropriées le nom « Europe ».

Certaines de ces institutions ont un pouvoir de plus en plus important, mais aucune ne dispose de la maîtrise complète

des enjeux, car aucune n'embrasse l'entier du territoire métropolitain. Certains quartiers préfèrent en effet ne pas intégrer les institutions métropolitaines, ou limitent leur participation à certains domaines. Dans ce contexte, chaque arrondissement garde, à ce jour, une autonomie importante pour intervenir sur son propre territoire. Mais en même temps, les interventions prises à l'échelle métropolitaine influencent malgré tout la politique de chaque quartier. Lorsqu'on observe la métropole Europa de près, il paraît également évident que les arrondissements les plus centraux ont une plus grande capacité d'influence sur l'avenir de la ville, alors que les quartiers périphériques ou les plus petits semblent avoir plus de mal à faire entendre leur voix.

Ce qui caractérise une grande ville n'est pas uniquement son territoire, sa diversité sociale et économique ou une échelle institutionnelle particulière, mais aussi le fait que les habitants sont confrontés à des problèmes communs. C'est d'ailleurs l'existence de ces problèmes communs qui amène à considérer l'Europe comme une grande métropole. Cela ne signifie pas que les problèmes en question sont les mêmes partout, ni qu'ils se manifestent partout de la même manière. Certains quartiers sont mieux équipés que d'autres, ou se trouvent dans une situation plus privilégiée que d'autres pour faire face à d'éventuelles difficultés. Mais, face à la famine, la grippe ou la peste, l'incendie ou la violence, aucun habitant de la métropole Europa ne se sent complètement en sécurité et tous cherchent à se protéger. Dans la métropole Europa, ce qui rapproche les différents quartiers, ce qui rassemble les entités les plus diverses et ce qui oblige à la mise en commun des forces économiques et politiques n'est finalement qu'une longue liste de problèmes communs. Les dépasser ne peut que se faire ensemble.

Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne

Le recrutement continue sur le même mode

## Gagner des membres ensemble

**Il faut donner un coup de pouce au recrutement et surtout ne jamais baisser la garde, sinon le SEV perdra de ses forces.**

A fin mai, le syndicat a passé la barre des 600 nouveaux membres. C'est bien, mais ça pourrait être encore mieux. En effet, les recrutements n'arrivent toujours pas à compenser les

pertes par les décès.

La devise « Un membre recrute un autre membre » est toujours d'actualité, au profit de tous les deux : le nouveau membre profite de la solidarité du syndicat et de tous les avantages que le SEV lui offre, tandis que le membre recruteur profite de l'action en cours, qui durera jusqu'en 2018, et des primes toujours très attractives.

**Large choix**

Déjà avec deux recrutements, on obtient un cadeau. Avec quatre, huit et douze, le cadeau a de plus en plus de valeur. Quelques exemples de primes : une bouteille thermos Sigg, une lampe de poche, un sac de voyage produit par Anyway Solutions, un nécessaire de voyage, un sac à dos Mammut, des écouteurs bluetooth, une

montre Polar ou encore des offres Smartbox. Il y a donc de quoi motiver chacun !

En août, les recruteurs-euses ayant déjà gagné une prime durant les premiers mois de l'année seront invité-e-s à faire leur choix. Et ce n'est pas tout : chaque recruteuse et recruteur ayant eu droit à une prime durant l'année civile participe à un tirage au sort pour gagner un

week-end à l'hôtel Giessbach à Brienz.

Il vaut toujours la peine de participer au recrutement, surtout parce que cela renforce le syndicat dans son ensemble et le rend plus fort pour mener de bonnes négociations au profit de ses membres.

Peter Moor/Hes

La CCT acceptée à 75 % le 14 juin dernier

## CCT CGN améliorée!



**La CCT CGN a été plébiscitée avec 75 % de oui et de nettes améliorations salariales à la clé..**

Le SEV et la CGN ont renouvelé leur CCT pour la période 2017-2020. Le conseil d'administration avait approuvé le texte début juin. Le 14 juin, c'est l'assemblée des membres SEV qui l'a plébiscitée: 65 pour, 18 contre, 3 blancs. Soit un taux d'acceptation de 75%. Cela confirme le bon travail de la délégation de négociations du SEV, qui a travaillé sur la base du cahier de revendications, fruit d'une synthèse des demandes provenant des différents groupements.

Mais le résultat sorti des urnes est aussi le fruit d'un accord avec la CGN que «le comité de la section et le comité élargi qualifient de bon. Il était difficile de faire mieux», a expliqué le secrétaire syndical Tony Mainolfi aux 45 membres présents à bord du «Lausanne». Les améliorations apportées coûteront au total 320 000 fr. par année quand les mesures dans la CCT auront déployé tous leurs effets.

### Améliorations incontestables

Dès le 1<sup>er</sup> janvier 2017, l'ensemble du personnel touchera 40 fr. de plus chaque mois car toutes les classes et toutes les annuités ont été revues à la hausse. Dans le domaine salarial, l'accord prévoit des changements importants dans la progression salariale. Ainsi, pour les non-navigants qui atteignent

l'annuité 6 de leur classe (pour ceux qui sont entre la classe 1 et 7), ils passent à la classe supérieure et pourront encore augmenter de deux annuités avant de toucher les 20 et 30 ans dans cette nouvelle classe. Pour ceux qui sont dans la classe 8 à 13, le mécanisme est similaire, sauf que le déplafonnement dans la classe supérieure se fait d'une annuité et non de deux. Pour les capitaines I et II, c'est pareil. Au fait pourquoi les autres fonctions navigantes ne sont-elles pas directement concernées par ces nouvelles règles de progression salariale? «C'est effectivement une lacune à laquelle il s'agira de tenter de remédier plus tard comme l'a fait remarquer l'assemblée. Il se trouve que la progression salariale est tout de même possible en lien avec les changements de fonction successifs chez les navigants. Pour les non-navigants, c'est beaucoup plus figé», explique Tony Mainolfi.

Il est important de préciser que ses améliorations de la grille salariale impliquent une contrepartie: l'absence de négociations salariales en fin d'année durant trois ans. Un point qui a soulevé des interrogations dans la salle: «J'ai peur que ça démotive des collègues car on est pieds et poings et liés.» D'autres ont fait remarquer que la CCT cadre Vaud prévoit des négociations salariales chaque année. «N'affaiblit-on pas la CCT cadre Vaud?» Tony Mainolfi a admis la pertinence de la question tout en se voulant rassu-

rant: «Le renoncement aux négociations salariales pendant trois ans est le fruit d'un accord qui comporte une contrepartie importante et immédiate en termes d'amélioration salariale. Nous n'aurions jamais accepté une mesure unilatérale de l'entreprise. De plus, le résultat des négociations salariales est toujours incertain, dans ce sens c'est clairement un avantage d'avoir réussi à faire inscrire des mécanismes salariaux qui garantissent une réelle progression.»

Signalons encore que l'accord entérine des indemnités non-négligeables pour les rappels de congé des navigants qui étaient certes en vigueur, mais ne figuraient pas dans la CCT. Quant aux mécaniciens vapeur et diesel ils conserveront la prime mensuelle de 150 fr. liée à leur CFC et qu'ils perdaient lorsqu'ils atteignaient la classe 10. L'assemblée n'a néanmoins pas perdu le sens des réalités et donné mandat au comité de négocier des solutions avec la direction sur les questions de prises de vacances et d'horaires qui ne donnent pas entière satisfaction en ce moment.

Pour conclure cette assemblée, le président Marco Formosa a remercié les membres pour l'acceptation de la CCT et rappelé un élément fondamental de cette réussite: «Notre taux de syndicalisation qui oscille entre 87 et 95 % est primordial. Sans ce taux d'organisation, il ne serait possible d'atteindre ce que nous avons atteint.» **Vivian Bologna**

## CHRONIQUE

### Je n'aime pas le conflit

*Etre syndicaliste, c'est savoir dire ce qui ne va pas, dénoncer les abus, s'exprimer sur ce qui empêche de bien fonctionner ensemble. Entrer en conflit quand c'est nécessaire, savoir le gérer, négocier et accepter le résultat ou remettre le sujet sur le tapis. Mais voilà, moi, ce que j'aime avant tout, ce sont les bons résultats et la joie, la satisfaction, le bonheur d'avoir été entendus qu'ils engendrent chez les travailleurs. J'aime les dénouements heureux. Les assemblées qui se déroulent dans le calme et les sourires sur les visages. C'est d'ailleurs très certainement pour ça que je ne suis pas secrétaire syndicale.*

*Et pourtant, le conflit, c'est essentiel.*

*«Le conflit est aujourd'hui indispensable dans la vie relationnelle, car plus rien ne va de soi. Qu'il s'agisse des relations entre hommes et femmes, entre parents et enfants, entre patrons et collaborateurs, entre voisins – dont les codes de civilité diffèrent –, les normes ont tellement évolué que l'on ne parvient plus à s'entendre en s'adossant à des règles communes. Tous ces changements engendrent de la violence, car nous n'avons pas appris à entrer en conflit. Nous ne l'avons pas appris, parce que c'est un besoin nouveau. Et parce que nous avons tendance à confondre le conflit et la violence, si bien que nous n'osons pas entrer en conflit par peur qu'il ne dégénère. Mais c'est précisément cet évitement qui sépare les couples, oppose les générations, empêche l'intelligence collective en entreprise et attise la haine entre communautés», explique Charles Rojzman, inventeur de la thérapie sociale.*

*Un des points clés pour permettre le bon déroulement du conflit est «de ne pas de suivre une procédure donnée ni d'adopter un vocabulaire spécifique, selon lui. Il convient de créer un climat de confiance dans lequel l'autre sent qu'il pourra se montrer et dire ce qu'il pense sans crainte. Ce climat résulte de notre propre posture et de ce qu'elle exprime: que l'on veut maintenir le lien; qu'on ne va pas l'abandonner en pleine dispute; qu'on ne va pas le dévaloriser, l'agresser; qu'on le respecte, à défaut d'être d'accord avec lui ou de l'aimer. Il faut ressentir cette posture, réellement. Et, si possible, l'exprimer: «J'ai envie qu'on trouve une solution»; «Ce que tu penses a de la valeur à mes yeux, même si je ne suis pas d'accord». Sans cela, il ne peut y avoir de confiance, et la violence demeure, car on continue de voir en l'autre un monstre (un bourreau, un imbécile...), et réciproquement.»*

*Un des livres de Rojzman a pour titre «Sortir de la violence par le conflit». C'est tout dire. Il parle également de passer «du sentiment d'impuissance au pouvoir d'agir», «de la victimisation à la responsabilité» et de «l'idéalisation/diabolisation à l'esprit critique». Aussi bien au niveau du monde du travail que de la sphère privée, il faut donc savoir entrer en conflit. Apprendre à négocier et trouver des solutions. Ne pas faire l'autruche et ne pas se contenter de situations moyennes. Heureusement, il y a des cours de gestion de conflits proposés par le SEV...*

*Henriette Schaffter*

Rétrospective et perspectives avec Ulrich Gygi après sept ans et demi à la tête des CFF



## « Les avantages d'un système intégré sont clairs »

Ulrich Gygi a remis à la mi-juin la présidence du Conseil d'administration des CFF à Monika Ribar. Contact.sev l'a interrogé sur ses décisions concernant les CFF et les répercussions pour le personnel, l'avenir des CFF et du chemin de fer en général, les leçons qu'il tire de l'initiative «En faveur du service public», les salaires élevés des managers, les revendications du personnel, le partenariat social et ses projets d'avenir.

■ **contact.sev: Le Conseil d'administration prend des décisions stratégiques. Quelles furent les plus importantes que vous ayez prises durant les sept ans et demi de votre mandat?**

**Ulrich Gygi:** La dernière décision importante fut celle concernant la nouvelle stratégie. Il s'agissait de nous préparer

à un avenir numérique et au fait que la voiture et le trafic routier seront avantagés d'une manière générale par l'évolution technologique. Les nouveaux véhicules polluent moins, consomment moins et il y en a même qui se conduisent tout seuls. D'une part, nous renforçons notre savoir-faire en ce qui concerne la numérisation et nous saisissons de nouvelles chances là où il y a des possibilités d'évolution sur le plan technologique. D'autre part, nous voulons clairement limiter les dépenses avec le programme Railfit20/30. Chez Cargo également nous avons pris des décisions stratégiques. La principale étant que nous misons sur le trafic marchandises: nous restons dans la course! En 2013, nous avons pu afficher pour la première fois un bilan positif. En trafic voyageurs, nous avons acheté ces dernières années trois nouveaux types de trains. Pour l'entretien de l'infrastructure, nous avons réévalué les besoins selon les catégories d'installations, avons présenté nos revendications à la Confédération et avons signé la convention de prestations 17-20. En outre, nous avons défini en 2011 une stratégie énergétique: les chemins de fer continueront à produire leur propre énergie et un échange avec le marché

normal sera en tout temps possible. Mais depuis lors beaucoup de choses se sont passées en ce qui concerne ce marché et cet automne, cette question sera de nouveau à l'ordre du jour.

■ **Comment avez-vous découvert les grandes lacunes dans l'entretien de l'infrastructure?**

Lors de mon entrée en fonction, Philippe Gauderon venait de commencer en tant que chef de l'infrastructure et il a demandé pour la première fois un rapport sur l'état du

réseau. Le résultat était clair: on avait investi trop peu dans l'entretien, en particulier dans le domaine de la voie. L'offre ferroviaire a massivement augmenté, par exemple avec le lancement de Rail 2000 en 2004, mais les crédits octroyés à l'entretien n'ont pas suivi. On ne peut cependant pas simplement conclure qu'on a négligé l'entretien. Il fallait tout d'abord se rendre compte du volume d'entretien supplémentaire nécessaire pour couvrir la nouvelle offre. Les choses sont complexes. Et il a fallu mener des négociations avec la Confédération, qui paie l'entretien, car ses

moyens sont également limités. Il est dès lors un peu facile de dire que les nouveaux responsables ont découvert des lacunes et que les anciens étaient négligents.

■ **Avec Railfit, les CFF veulent supprimer beaucoup de postes à l'infrastructure. Mais avec moins de personnel, ne sera-t-il pas plus difficile de combler les lacunes?**

On veut réduire les coûts globaux du système par rapport à 2014, de 550 millions de francs au minimum d'ici 2020. Ré-

duire aussi les coûts de l'administration et redéfinir les priorités pour certaines tâches qui ne sont pas primordiales. Au niveau opérationnel par contre, on a engagé beaucoup de gens durant les dernières années, dont plus d'une centaine d'ingénieurs par exemple.

«Beaucoup pensent que nous sommes des organisations qui, comme l'économie privée, ne s'intéressent qu'au profit. Nous devons contrer ces idées.»

■ **Vous ne voulez pas supprimer des postes dans la production?**

Tous les postes sont examinés. Là où le trafic s'accroît, des postes seront créés si nécessaire.

■ **Quelles leçons les CFF doivent-ils tirer de l'initiative «En faveur du service public»?**

Tout le monde ne vit pas dans

le modernisme et ne s'intéresse pas à la numérisation, il y a aussi des gens qui apprécient les services traditionnels. Nous devons avoir des solutions aussi pour eux et ne devons pas faire de discrimination. C'est très important. Mais ce qui est encore plus important à mes yeux, c'est le lien entre la population et les entreprises de service public. Jusqu'à il y a peu, ces dernières étaient comme des icônes, elles étaient appréciées et considérées comme l'épine dorsale de la Suisse. Le lien s'est un peu perdu. Beaucoup pensent que nous sommes des organisations qui, comme dans l'économie privée, ne s'intéressent qu'au profit et qui augmentent continuellement les tarifs. Nous devons contrer ces idées en expliquant encore mieux pourquoi nous appliquons certaines mesures. Les CFF ont une couverture des coûts de 50% seulement et ils doivent agir en tenant compte de la situation économique. Nous avons dû prendre des décisions difficiles afin d'assurer notre équilibre financier, mais nous devons expliquer cela clairement.

■ **Ne faudrait-il pas se poser des questions au sujet du salaire du CEO?**

Cette question complexe doit être considérée à un niveau poli-



Le président du Conseil d'administration Ulrich Gygi avec le CEO Andreas Meyer et le chef des finances Georg Radon à la conférence de presse sur le bilan CFF le 26 mars 2015.

litique. Les CFF sont un groupe important qui est difficile à diriger. De très grandes exigences pèsent sur le directeur et ceci doit être rétribué. Ce serait une erreur de se décider pour le deuxième meilleur candidat juste à cause du salaire et de réduire notre attractivité sur le marché du travail. Nous devons définir des barèmes qui soient supportables sur la durée pour l'ensemble de la direction. C'est une des tâches du Conseil d'administration. Je pense qu'il serait faux de limiter les salaires au niveau politique.

■ **Vous avez continué l'optimisation des coûts pour le trafic par wagons complets...**

En trafic marchandises nous sommes en concurrence avec la route et nous avons une chance seulement si nous transportons d'une manière qui convient au rail, soit beaucoup de marchandises sur de grandes distances. Nous ne devons pas faire des transports où les camions seraient beaucoup plus adaptés. C'est pourquoi nous avons limité le nombre de points de desserte et réduit les coûts, et nous n'avons pratiquement pas perdu de volume de trafic: 98% du trafic a été conservé. Et si, sur une voie de raccordement, il y a seulement un

wagon tous les trois jours qui doit être déplacé, ce travail de manœuvre n'est pas rentable à cet endroit. Dans de telles situations nous devons avoir recours à un trafic combiné entre la route et le rail. Le camion amène les marchandises au train, le train les transporte sur une longue distance et ensuite, les marchandises sont de nouveau amenées à destination par la route. C'est une structure de production futuriste. CFF Cargo a 23% du marché total du transport des marchandises en Suisse et c'est une part élevée, unique en Europe. Mais le trafic routier devient de plus en plus productif et ce que nous devons faire afin de nous en approcher, c'est automatiser partout où cela est possible.

■ **Cela signifie-t-il pour vous qu'il n'y aura bientôt plus de mécaniciens de locomotives?**

Je n'y crois pas car cela voudrait dire que nous roulerions en réseau fermé comme le ferait un métro et le système suisse est bien trop complexe pour cela. Dans un très lointain avenir, on pourrait peut-être imaginer faire un test sur un tronçon, mais cela n'est pour l'instant pas un thème d'actualité pour les CFF.

■ **Au vu des salaires bien plus bas à l'étranger, le SEV se bat pour que des salaires suisses soient versés sur le sol suisse. Soutenez-vous ce principe?**

Je trouve qu'il est sensé de lutter contre un tel dumping salarial et des discussions sont en cours entre votre syndicat, l'Office fédéral des transports et les CFF.

■ **Y a-t-il des demandes du personnel qui vous ont particulièrement touché?**

Je viens du secteur de la Poste où j'ai aussi eu affaire aux syndicats et je me suis toujours assez bien accommodé du partenariat social, même si parfois il était difficile de nous accorder. Dans le domaine du rail j'ai vécu la même chose. Le partenariat social est fructueux, il n'y a pas de grèves à répétition comme en France ou en Allemagne. Il faut que nous préservions ceci. Je trouve cette volonté d'arriver à un résultat acceptable pour les deux parties lors des négociations CCT très positive. Je remercie le syndicat et les cheminots pour ce travail. Ce qui m'a paru aussi positif, c'est l'engagement du syndicat pour le personnel temporaire. Les CFF ont besoin de personnel temporaire dans certains secteurs afin de rester

compétitifs. Mais l'employeur soutient l'idée de transformer les contrats temporaires en contrats fixes aux CFF après un certain temps.

■ **Qu'avez-vous apporté aux CFF en tant que socialiste?**

Je ne prends pas de décisions en suivant les directives d'un parti mais je peux faire preuve d'empathie lorsque les conditions de travail sont mises en cause et s'il y a des plaintes de collaborateurs victimes d'injustice. Cela est en moi. Mais d'un autre côté, en tant que président du Conseil d'administration, j'étais responsable du management. J'ai essayé de trouver une voie médiane raisonnable.

■ **Que voudriez-vous accomplir si vous restiez à la présidence durant les 4 prochaines années?**

Ce sont d'autres qui doivent maintenant décider de l'avenir des CFF. Mais ce qui me tient particulièrement à cœur, c'est de simplifier l'accès aux transports publics. Par exemple en développant le Swisspass pour qu'il devienne une sorte de carte d'accès pour que chacune et chacun puisse monter dans un train sans se préoccuper du ticket ni des tarifs. Je pourrais aussi imaginer une carte pré-

payée qui pourrait être rechargée par une carte de crédit. Cet accès simplifié est une chose à laquelle j'aspire particulièrement car il y a trois éléments principaux dans le bon fonctionnement des transports publics en Suisse. L'horaire cadencé et le service direct avec un seul billet ont déjà pu être appliqués. Il manque encore l'accès simplifié. Lorsque nous aurons atteint cet objectif, nous serons compétitifs car alors, beaucoup plus de gens utiliseront les transports publics.

■ **Ces trois points ne sont-ils pas en contradiction avec une complète libéralisation du trafic voyageurs?**

Les idées de l'UE se basent sur une situation avec un réseau ferroviaire exploité par plusieurs compagnies en situation de concurrence. Ce n'est pas le cas en Suisse. S'il y a concurrence, elle se passe à d'autres niveaux. Le Swisspass n'est pas non plus source de concurrence car toutes les compagnies de transports publics doivent y participer s'il l'on veut pouvoir atteindre l'objectif visé. Contrairement aux autres pays, nous avons peu de place pour la concurrence. Les avantages d'un système de transports publics intégrés sont clairement prépondérants.

Markus Fischer

### BIO

**Ulrich Gygi** aura 70 ans le 6 décembre. Il a grandi à Kappel BE, a fait des études en économie de 1966 à 1971 et a été ensuite assistant à l'Université de Berne. En 1980, il passe son doctorat ès sciences économiques et sociales. De 1979 à 2000, il travaille à l'Administration fédérale des finances et à l'ancien Office fédéral de l'organisation. Dès 1989, il est directeur de l'Administration fédérale des finances. De 2000 à 2009 il dirige le groupe de La Poste. Du 1<sup>er</sup> janvier 2009 au 15 juin 2016, il est président du CA CFF. Il reste membre du Conseil d'administration de la SRG SSR et de la banque genevoise BNP Paribas Suisse. Il est membre du PS. Avec sa partenaire il habite à Muri près de Berne, il a deux enfants adultes. Ses hobbies sont la lecture, la musique (le saxophone), le vélo, le jogging, la randonnée et le ski.

Journée d'action contre les clients-mystères de l'Office fédéral des transports

# Le client-mystère dans le trafic régional: quand l'OFT déraile

**Action décentralisée du SEV dans les gares de quatre villes romandes: Fribourg, Yverdon-les-Bains, Genève et La Chaux-de-Fonds.**

A Fribourg, le SEV a repéré un client-mystère de l'Office fédéral des transports (OFT). Déguisé en détective, il prenait des mesures des portes des bus, observait à la loupe les moindres anomalies dans le véhicule. Bien sûr, la mise en scène du SEV était exagérée, mais elle a fait mouche auprès des médias régionaux qui ont relayé l'action de part et d'autres de la Sarine. C'est que le projet dénoncé par le SEV n'est pas anodin. Lancé ce printemps par l'OFT pour, officiellement, standardiser l'analyse de la qualité, la démarche est superflue car les entreprises, l'Union suisse des transports publics et les unions tarifaires contrôlent déjà la qualité.

Gilbert D'Alessandro, président central VPT, a dit tout le mal qu'il pense de ces clients-mystères sur les ondes de La Télé: «Chaque personne aura un avis différent. D'aucuns vont juger



le bus sale sans tenir compte du fait qu'il pleut comme aujourd'hui», relève-t-il. C'est donc la porte ouverte à un ju-

gement ultra-subjectif. «Et ça, c'est inquiétant.» Les risques pour les entreprises sont énormes. Celles qui seront mal

notées peuvent perdre leur concession si elles ne s'améliorent pas. Les commanditaires pourraient lancer un appel d'offre.

La solution serait donc la mise en concurrence. Il est intéressant de constater que les directeurs d'entreprises question-

nés par les médias confirment ce risque, alors que l'OFT dément...

L'analyse de la qualité intervient alors que la Confédération demande aux entreprises du trafic régional de voyageurs (TRV) de faire mieux avec moins puisque l'OFT a réduit sa couverture des déficits. La Confédération veut en outre limiter sa participation à l'indemnisation des coûts du TRV pour la période 2018-2021. Alors que le TRV connaît une évolution positive – entre 2007 et 2015, la demande a augmenté en moyenne de 4 à 5% par an – la part de la Confédération a certes augmenté, mais d'environ 2,5%. C'est nettement insuffisant. Ce sont 441 millions sur quatre ans qui seront gagnés sur le dos des usagers qui verront le prix du billet augmenter et au détriment des

conditions de travail du personnel. «Cette optimisation des coûts aura un impact sur la sécurité des usagers. Or, celle-ci passe aussi par des conditions de travail garantissant suffisamment de repos au personnel alors que les horaires irréguliers sont la norme, dénonce le secrétaire syndical Christian Fankhauser.

Ces clients-tests coûteront trois millions de francs par année à l'OFT. Avec cette somme, il pourrait créer des postes pour contrôler, par exemple, le respect de la Loi sur la durée du travail et dont le SEV constate régulièrement des violations. Avec pour potentielle conséquence des repos insuffisants pour le personnel roulant.» Chaque personne aura un avis différent du sol sale, il pleut, c'est inquiétant et subjectif.

Vivian Bologna



■ Genève: trafic régional

## « Niveau formation, la RATP, c'est zéro »

**A Genève, les militants ont distribué le journal aux conducteurs de bus aux terminus des lignes sous-traitées, un peu aux quatre coins du canton.**

Deux groupes de syndicalistes se sont rendus notamment à Meyrin-Gravière, à Satigny-Gare, aux Tours de Carouge et à Thonex (Sous-Moulins). Ils y ont rencontré des collègues, à qui ils ont donné l'information sur les clients-mystère, et un peu de public, mais très peu, puisque ces lignes sont surtout utilisées en masse aux heures de pointe. Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV à Genève, explique: «Les usagers s'adressent aux conducteurs s'il y a quelque chose qui ne va pas. Ils ne voient donc pas l'utilité des clients-mystère.» Elle souligne également



Une partie des personnes qui ont distribué le journal «Regard.sev» au matin du 16 juin sur le réseau du trafic régional genevois.

que les chauffeurs sont toujours seuls et très sollicités. Ils doivent veiller à la ponctualité, à la sécurité, à la politesse, à l'ordre et à la propreté, à donner des renseignements aux passagers, etc. «Avec cet engagement de clients-mys-

tère, on met encore plus la pression sur les conducteurs!» commente-t-elle. Pour Valérie Solano, le client-mystère va vérifier sur la base de situations idéales, et non pas sur la base de ce qui se passe sur le terrain, ce qui est la réalité quoti-

dienne dans le trafic régional. Pierre Delias, délégué syndical RATP, a également participé à la distribution des tracts, destinés en priorité à des lignes exploitées par des sous-traitants. Pour lui, effectivement, c'est une pression sur les con-

ducteurs, «puisque la direction peut ensuite retrouver facilement le numéro de bus et la personne travaillant à ce moment-là», ce qui engendre une certaine crainte chez les employés. Pierre Delias explique: «Les critères des clients-mystère sont... un mystère pour nous. On travaille d'une façon qu'on pense correcte, mais ont-ils les mêmes perceptions? A la RATP, au niveau formation, c'est zéro. On est formés, lorsqu'on débute, par des gens qui ne sont pas formés.» Pour lui, il est évident que tout cet argent utilisé ainsi par l'OFT est mal placé. «Ils feraient mieux d'organiser des contrôles dans les entreprises de sous-traitants, d'engager des inspecteurs pour aller vérifier les conditions de travail et les infrastructures, du style toilettes et locaux de pause. C'est là qu'il y a un réel besoin.»

Henriette Schaffter

### INFO

#### Pas d'expérimentations hasardeuses dans le Trafic régional

Le rapport sur le Trafic régional de voyageurs (TRV) publié le 22 juin par le Conseil fédéral apporte peu d'éléments nouveaux. Pourtant, un projet de renouvellement doit être élaboré d'ici 2018. En raison de la Stratégie 2030 de l'OFT présentée voici deux ans, il était à craindre que le rapport sur le TRV ne fasse la part belle à la libéralisation. Tel n'est pas le cas. Le TRV doit rester une tâche de la Confédération et des cantons. Le rapport s'appuie sur quatre piliers pour l'avenir du TRV qui seront le socle du projet

que le Conseil fédéral mettra en consultation en 2018: une planification plus stable, une orientation plus régionale (au lieu de cantonale), une conduite générale par la Confédération, ainsi qu'une orientation plus forte sur les lois du marché, même si une mise au concours obligatoire est expressément exclue. Le système actuel du TRV fonctionne bien. C'est ce que soulignent également les auteurs du rapport. Le SEV juge positif que les experts ne présentent pas de propositions qui remettent le système en question: le trafic

voyageurs régional reste un service public dans lequel sont impliqués la Confédération et les cantons. Par contre, le SEV trouve problématique que la souveraineté financière du TRV soit confiée entièrement aux cantons. En effet, si l'on considère la politique financière de certains cantons et ses impacts négatifs à ce jour sur les transports publics, ce serait une grave erreur. «Les transports publics sont un vaste domaine et il n'est pas envisageable de les confier aux seules compétences des cantons», déclare

Giorgio Tuti, président SEV. Un projet de consultation devra être élaboré d'ici 2018; cela laisse une grande marge de manœuvre. Le SEV met en garde contre le danger que la concurrence se fasse au détriment de la qualité et en particulier de la sécurité. Justement, le SEV a relevé le problème que l'engagement de «clients-mystères» dans le TRV focalise sur des détails accessoires en laissant de côté des éléments importants tels que la réglementation du temps de travail ainsi que la sécurité des véhicules et des installations. Le SEV salue

que la Confédération ne souhaite pas de mise au concours obligatoire. En effet, les expériences à l'étranger ont démontré que la concurrence produit des effets négatifs et entraîne les conditions de travail dans une spirale négative, péjorant ainsi la sécurité et la qualité du service. Il est impératif que le SEV, comme représentant du personnel compétent des transports publics, soit impliqué dans l'intégralité des études à venir.

pmo

Le 15 juin, la base du SEV a remis la pétition contre RailFit 2020/2030

«Les CFF doivent économiser. Très bien. Mais pourquoi le faire d'abord sur le dos du personnel? Pour des prestations de qualité, il faut du personnel. Et la qualité a un prix. A l'avenir, j'aimerais encore être fier de mon métier et de mon entreprise.»

René Zürcher, président d'AS Ouest



# 3000 signatures contre RailFit, le signal du personnel

Le mercredi 15 juin, la base du SEV a officiellement remis la pétition contre RailFit. Un texte muni de 3000 signatures apporté au siège central des CFF à Berne. Mais avant ça, des employés ont porté un cercueil pour symboliser leur demande: l'enterrement du programme RailFit qui prévoit au moins 900 suppressions de poste. Récit.

Nous sommes le 15 juin à 15 h. Le soleil est au rendez-vous. L'enterrement de RailFit peut commencer. Les employés des CFF se mettent en marche pour amener le cercueil à la délégation des CFF. Un moment solennel. Les quatre membres SEV, en tenue de travail, par-

courent lentement les 50 mètres qui les séparent de l'entrée du siège central des CFF. Durant les 2 minutes 30 que dure «Railway station», l'un des morceaux du film Chat noir, ils avancent au pas. Le temps semble s'être arrêté. Le cercueil déposé, d'autres membres se relayent au micro

pour rappeler leur attachement à leur entreprise et au service public (voir ci-dessous). «Un service public qui nous tient à cœur. Il est impératif de rappeler que la clientèle veut de la présence dans les trains et dans les gares», souligne Angelo Stroppini, le secrétaire syndical qui accompagnait la

délégation tessinoise. Symbo-liquement, il tire d'un carton une chemise de vendeuse, un casque d'agent de manœuvre. «La pétition demande justement la création des places nécessaires à la sécurité et au développement du réseau ferroviaire, le double accompa-gnement des trains, un service

de vente de qualité partout en Suisse, la maintenance du matériel roulant sur sol suisse et l'abandon de la sous-traitance.» En face, Eveline Mürner, responsable de la politique du personnel des CFF, et Kathrin Amacker, responsable communica-tion et affaires publiques des CFF, accueillent la base



Kathrin Amacker et Eveline Mürner face aux membres du SEV et à leurs cadeaux: un cercueil pour enterrer RailFit et un carton muni de 3000 signatures.

avec un discours rassurant: «Nous sommes conscientes que les analyses en cours peuvent susciter de l'inquiétude. Nous la partageons et les résultats de McKinsey seront

connus cet automne. Les CFF sont toutefois confrontés à de grands défis. Les exigences de la clientèle et les comportements en matière de mobilité évoluent extrêmement vite.

Dans ce contexte, les CFF doivent rester compétitifs et proposer à la clientèle un bon rapport qualité-prix.» Des propos qui confirment le message du CEO Andreas

Meyer, qui avait déjà répondu le 18 avril à une première vague de signatures qui lui étaient arrivées directement. Au final, ce sont bel et bien 3000 paraphes qui lui ont été

remis. De quoi faire entendre raison à l'ex-régie fédérale? Réponse cet automne.

Vivian Bologna

## La base envoie un message clair contre le projet RailFit

### Le personnel prend la parole, les militants au micro: «A l'avenir, j'aimerais encore être fier des CFF.»

Moments forts de cette remise de pétition, les prises de paroles de la base: en trois langues. Bruno Ryf (vice-président de TS-Romandie), René Zürcher (président d'AS Ouest) et Pascal Fiscalini, vice-président de la sous-fédération ZPV ont pris le micro pour dire tout le bien qu'ils pensaient du projet RailFit. Extraits.

**Bruno Ryf:** «Monsieur le direc-



teur, Mesdames, Messieurs du Conseil d'administration, chers membres, très chères collègues ou plutôt trop chers collègues. Ce n'est pas péjo-

ratif, c'est le reflet d'une société à but lucratif. Aujourd'hui, des personnes œuvrent pour la mobilité. Demain, la technologie les remplacera. (...) La rentabilité a un coût et ça s'appelle la productivité. Là où notre compagnie impose des économies, la concurrence étoffe ses rangs. Laissez-nous deviner qui aura le meilleur taux de satisfaction? Les instituts chargés de donner la réponse sauront faire parler la magie des chiffres. Comme vous avez pu le constater lors de la dernière votation, le service public jouit encore d'un écho favorable. Nous voulons que cette aura perdure, dans le temps et la sérénité. (...) Sur le terrain sont constatées les incohérences. Il s'ensuit un combat de tous les jours; la satisfaction des usagers va de pair avec

celle des employé-e-s. Nous avons toujours su nous identifier à notre entreprise et la réciprocité a été de mise, mais pas avec ce programme RailFit.»

**René Zürcher** a enchaîné: «Malgré quelques déceptions, j'étais et je suis toujours fier d'être un membre de la famille des cheminot-e-s. Fier de travailler pour le Service public auxquels sont attaché-e-s les Suisses et les Suissesses. (...) Les CFF fonctionnent comme un vélo. Ils ont besoin d'un cadre, l'infrastructure. Ils ont aussi besoin de roues: le matériel roulant, les immeubles, etc... et ils ont be-



soin d'un cycliste: le commanditaire, le conseil d'administration, la direction. Mais pour avancer, le cycliste a besoin d'une chaîne qui est mise à rude épreuve, surtout lorsqu'il veut gravir une montagne pour atteindre des objectifs élevés. Et pour cela, la chaîne doit être entretenue et soignée. Je suis fier d'être un maillon de cette chaîne. Une chaîne qui depuis des années a été raccourcie de quelques maillons, alors qu'au même moment l'offre a augmenté drastiquement. Plus on enlève de maillons à cette chaîne, plus elle risque de se briser. On a besoin de chaque maillon, on a besoin de personnel compétent pour servir la clientèle avant et pendant le voyage, on a besoin de collaborateurs et collaboratrices avec

une connaissance du chemin de fer et qui sachent quelles seront les conséquences de leurs décisions pour la clientèle et les CFF.» (...) Lorsqu'on fait du vélo, on croise des panneaux d'avertissement et des feux de circulation. Les syndicats sont des panneaux d'avertissement. Et c'est pour ça que nous sommes là aujourd'hui. Les CFF doivent économiser. Très bien. Mais pourquoi le faire d'abord sur le dos du personnel? Pour des prestations de qualité, il faut du personnel. Et la qualité a un prix. A l'avenir, j'aimerais encore être fier de mon métier et de mon entreprise.»

**Pascal Fiscalini** a enfoncé le clou: «Chers CFF, vous avez répété à maintes reprises que la clientèle ne sentirait aucun effet de RailFit. Le renoncement à



l'accompagnement des trains sur la ligne de faite du Gothard engendrera la perte de 60 emplois, dont 25 au Tessin. (...) C'est la clientèle la plus fragile, les personnes âgées, handicapées et les familles qui en feront les frais. Si l'on veut être une des entreprises les plus aimées du pays, envie de nos voisins, nous devons proposer un service public de qualité et complet. Nous demandons donc aux CFF de réévaluer leur concept et de garantir au personnel et à la clientèle des trajets sûrs et fiables.»

vbo

## Manuel Avallone: «Les CFF constatent que RailFit est irréaliste.»

Présent lors de la remise de la pétition contre RailFit, le vice-président du SEV, Manuel Avallone, revient sur cette mobilisation et sur ce programme d'économies voulu par les CFF. Entretien.

### Manuel, la base du SEV et le personnel des CFF ont été très actifs pour cette pétition qui a recueilli tout de même 3000 signatures. Un signal fort contre la politique des CFF, non?

Oui, le lancement de cette pétition après l'annonce des CFF de supprimer plus de 900 emplois dans le cadre de RailFit est un signal fort. Avec 3000 signatures récoltées dans tout le pays, on arrive à un bon résultat. C'est tout de même environ 10% du personnel. Cela met en évidence l'attachement et la fierté des



cheminots et des cheminotes à leur entreprise et au service public. Il est également très réjouissant de constater que les signatures proviennent de toutes les sous-fédérations CFF du SEV. Cela montre que le personnel de l'ensemble des secteurs est concerné par cette attaque contre lui et le service public.

### Les CFF avaient annoncé les résultats de l'analyse du bureau McKinsey pour l'été. Il semble que les scénarios seront présentés plutôt à l'automne. Quelle analyse en fais-tu?

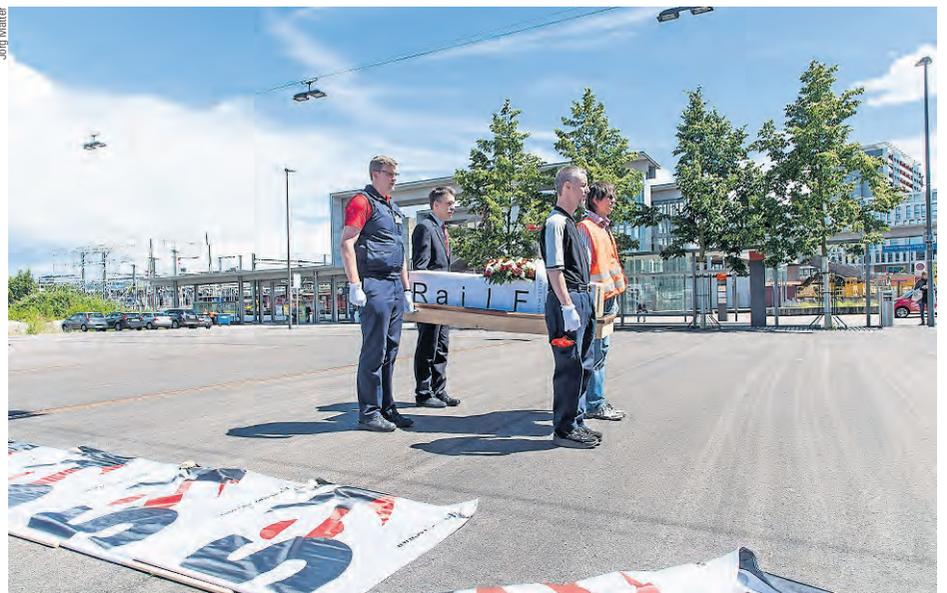
Cela montre bien que les CFF sont empruntés et que l'objectif qu'ils s'étaient fixés – faire baisser leur budget de 550 millions de francs d'ici 2020, puis de 1,75 milliard par année d'ici 2030 – n'est pas réaliste. Par ailleurs, la baisse des 900 postes de travail a déjà débuté puisque c'est sur la base des effectifs 2014 que la réduction est calculée. Nous avons demandé une vue d'ensemble des potentiels d'économies prévus avec des suppressions de postes et ceux prévus avec d'autres projets. Pour l'heure, nous n'avons rien reçu. Nous savons qu'Infrastructure va supprimer 500 postes d'ici 2020,

donc la moitié à la maintenance, mais pour le reste c'est le flou général. Ces coupes dans le personnel, même si elles se font pas le biais de départs naturels ne sont pas acceptables car elles se répercutent sur ceux qui restent. Au final, c'est aussi la qualité du service public qui souffre car avec une offre en hausse, il est impératif d'avoir davantage de personnel. Baisser les effectifs se traduira inévitablement par une baisse de la qualité et de la sous-traitance, synonyme de perte de savoir-faire. Or, la population a montré son attachement au service public. Nous attendons désormais des CFF qu'ils soient à l'écoute de leur personnel qui connaît très bien son domaine d'activité. Ces 3000 signatures sont un message fort. Les CFF auraient tort de ne pas l'écouter.

vbo



Angelo Stroppini sort du carton un casque de chantier, l'un des symboles du service public de qualité que demande la pétition. Ci-dessous, les 900 suppressions de postes prévues par Rail-Fit 20/30.



■ VPT TPF Autobus

# Un Singinois préside une section TPF

**A fin avril, Blaise Morel a remis la présidence de la section à Fritz Haenni. C'est donc un fribourgeois de langue allemande qui représente les chauffeurs-euses des transports publics fribourgeois répartis dans huit garages entre Préalpes et lacs du pied du Jura.**



Fritz Haenni (à droite) avec l'ancien président, Blaise Morel.

La grande étendue géographique de la section constitue un défi selon Fritz Haenni (52). Dans les montagnes du Jura, les problèmes ne sont pas les mêmes que dans l'agglomération de Fribourg ou à Estavayer-le-Lac. « Mon objectif est de renforcer la cohésion », déclare le chauffeur régional du dépôt de Fribourg. Il travaille depuis 13 ans aux TPF et depuis 8 ans également en tant que formateur. Afin d'apprendre de source sûre ce qui se passe dans les autres garages, il veut continuer à effectuer les fameuses visites de terrain avec les membres du comité et le secrétaire syndical SEV Christian Fankhauser. L'année prochaine, des excursions SEV communes sont également prévues pour tous les garages.

## Solidarité comme mot d'ordre

Fritz Haenni a appris le vrai sens du mot solidarité alors qu'il était chauffeur poids-lourd pour le transport des marchandises de premiers secours vers l'Albanie en 1993 et vers la région de Tchernobyl après l'accident atomique. Il a aussi fait l'expérience contraire lorsqu'il est allé chercher des légumes à Milan où les marchandises invendues étaient jetées par tonnes alors que des pauvres gens qui mendiaient pour leur survie étaient tenus à distance. Durant 15 années, il a travaillé en tant que chauffeur longue distance dans une petite entreprise de transport. Puis durant une année il a effectué des trajets vers l'étranger pour une entreprise de cars, surtout vers l'Espagne et le Sud de l'Italie. « Ces engagements à l'étranger

furent pour moi une école de vie et ils me manquent parfois un peu aujourd'hui. » Grâce à un collègue, il est aussi allé dans les bidonvilles en Afrique du Sud et en Namibie.

Pour Fritz Haenni, il est très important de s'entraider et c'est sa principale motivation en tant que président de section. Mais ce qu'il aime par dessus tout, c'est la très bonne entente au sein du comité. Il a pu faire l'expérience cette année de l'excellent travail en team lors de la fête du 1<sup>er</sup> Mai à Fribourg. « Et mon prédécesseur Blaise Morel m'a transmis les dossiers de manière exemplaire. »

## Rechercher des solutions avec bon sens

« Nous voulons avant tout aider de notre mieux chaque

collègue qui a un problème. » Mais il faut bien sûr être membre SEV pour pouvoir bénéficier de cette aide.

Les tableaux de service sont toujours à l'ordre du jour au syndicat, ainsi que les tours de service bien souvent trop longs. « Tous aimeraient naturellement travailler en un seul bloc, sans longues pauses le matin ou l'après-midi. » Ceci est ressorti d'une enquête réalisée par le SEV auprès des membres, qui a été remise aux responsables de la planification. Malheureusement, il n'est pas possible de répondre aux vœux de tous. Mais on peut quand même tenir compte au mieux des besoins et des demandes particulières. « Il faut un peu de bon sens des deux côtés. » Actuellement, le per-

sonnel demande que les tableaux de service définitifs soient déjà mis sur la tablette (que tout le personnel TPF a reçu) avant le 20<sup>ème</sup> jour du mois précédent.

Un autre point de litige est le manque de toilettes et de locaux de pause dans les terminus. La pression exercée par le SEV n'est pas vaine. Par exemple à Domdidier, le personnel TPF a reçu il y a quelques semaines un code pour utiliser les toilettes de la gare.

Pour Fritz Haenni, il est également important que l'on se comporte de manière adéquate les uns avec les autres. « Une discussion apporte souvent bien plus qu'un rappel à l'ordre effectué par écrit. Les TPF auraient encore des choses à apprendre de mes précédents employeurs à ce sujet. » Il a grandi à Heitenried et habite avec son amie à Saint-Antoine. Durant ses loisirs, il aime faire des randonnées en montagne et sur les chemins de Compostelle, et aussi du quad. « Mon rêve, ce serait d'aller en Landrover du Maroc à l'Afrique du Sud, mais cela n'est guère possible actuellement au vu des nombreux conflits. »

Fi

## Session d'été du Conseil national

### FORTA: une demi-vache à lait

Le peuple a refusé l'initiative dite « vache à lait » mais le Conseil national décide maintenant d'épargner les automobilistes. La volonté du peuple est bafouée. Les prix des billets dans les transports publics ont beaucoup augmenté ces dernières années. Si on traitait les automobilistes à égalité, cela devrait signifier une augmentation massive du prix de l'essence.

Mais le Parlement a réduit la proposition du Conseil fédéral d'augmenter le prix de l'essence et les projets routiers ne sont par conséquent pas suffisamment financés. Le Conseil national veut notamment diminuer la part fédérale des impôts sur les huiles minérales et a pris diverses mesures pour

mettre davantage de moyens dans le fonds routier. La caisse fédérale perd en tout 650 mio de francs de recettes. Avec le programme de (dé-)stabilisation, la réforme fiscale des entreprises III et la suppression du droit de timbre, les cercles bourgeois planifient une attaque frontale face à l'Etat. Et maintenant arrive une demi-vache à lait. La majorité du Conseil oublie que la base de la paix sociale, ce sont des prestations étatiques efficaces et des mesures sociales adéquates. Nous le savons bien, les moyens doivent être répartis et investis dans un Etat fort. La formation, les transports, la prévoyance vieillesse et la solidarité internationale sont les bases d'un bien-être durable.

Il faut espérer maintenant que le Conseil des Etats réagisse face à FORTA.

*Philipp Hadorn, secrétaire syndical SEV et conseiller national PS/SO.*

### Défense du service public

En refusant l'initiative « En faveur du service public », le peuple suisse a réitéré son attachement à un service public tel que le conçoit le SEV et le PS et non comme une « aventure politique » qui pourrait affaiblir l'offre et mettre en danger des places de travail. Notre travail continue: le service public, ce sont des conditions de travail protégées par une CCT, des salaires corrects, l'égalité des chances et des places de travail pour les personnes handicapées ainsi que des places d'apprentissage. Le

dumping salarial et social sont exclus, y compris dans les unités externalisées.

Après le Conseil national, c'est maintenant le Conseil des Etats qui a accepté la révision de la loi sur la durée du travail. La balle est maintenant à nouveau dans le camp de la commission tripartite.

La commission Transports et communications du PS Suisse discute actuellement, sous le nom de « Mobilité 4.0 », des évolutions actuelles dans le domaine des transports, et de l'intérêt des innovations en cours, que ce soit sur la route ou sur le rail, pour l'homme et pour l'environnement.

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

Service médical des CFF : un partenaire essentiel pour la santé et la sécurité

# Cent ans de compétences au service du chemin de fer et de son personnel

**Le service médical des CFF existe depuis 1916. Il est chargé d'évaluer l'aptitude au travail dans certaines catégories professionnelles et d'effectuer les contrôles médicaux périodiques imposés par la loi. Explications.**

Le service médical des CFF emploie actuellement 45 personnes. Il s'agit avant tout de médecins ou assistants médicaux et de personnel administratif, qui sont pour la plupart soumis à la CCT CFF. Les locaux administratifs se situent au Bollwerk à Berne, à proximité immédiate de la gare, tandis que les cabinets médicaux sont répartis dans toute la Suisse: Berne, Lausanne, Zurich, Bellinzone, Lucerne, MuttENZ et Saint-Gall (les quatre derniers ayant remplacé la voiture médicale, supprimée en 2010). Les tâches de ce service, dirigé par Pierre-Albert Voumard et rattaché à l'unité centrale Ressources humaines, sont multiples: visites d'aptitude avant l'engagement et visites périodiques pour déterminer si la personne examinée est médicalement apte à effectuer son travail. Ce service effectue également les contrô-

les concernant l'engagement et la protection de la santé dans le cadre du travail de nuit ainsi que les tests d'aptitude des autres collaborateurs CFF avant l'engagement ou après un accident.

**Primordial pour la sécurité**  
Cela fait maintenant 100 ans que ce service, lucratif, existe. Le SEV est convaincu qu'un service médical compétent est primordial pour la sécurité des personnes en relation avec les

CFF et le transport ferroviaire. Ce service permet de garantir la bonne santé de l'ensemble du personnel des CFF et contribue à faire des CFF une entreprise moderne et consciente de ses responsabilités.

Malheureusement, les CFF ont pris la décision d'externaliser une partie de ce service. Les représentants du personnel ne sont pas du tout convaincus de cette formule.

Henriette Schaffter

## HISTORIQUE

Après la fondation des CFF en 1902, il a fallu attendre plus d'une décennie pour que les services sanitaires des différentes entreprises de chemins de fer privées soient uniformisés. **En 1916, un service médical est créé sous forme de division, avec à sa tête un médecin-chef.** Le nouveau service était responsable des tests d'aptitude et de contrôle, mais ne se chargeait plus du traitement des maladies ou des cas d'urgence. Les collaborateurs pouvaient donc choisir librement leur médecin, une avancée remarquable pour l'époque. Le service médical avait pour fonction de conseiller l'administration dans le domaine de l'hygiène ainsi que de contrôler les conditions de travail, les conditions d'hygiène des locaux et les traitements médicaux prescrits. Il était également chargé de la prévention des épidémies et de la lutte contre celles-ci, ainsi

que l'élaboration de statistiques annuelles. Le médecin-chef disposait pour l'aider d'un réseau de médecins ferroviaires, composé de médecins praticiens qui effectuaient les différents examens en plus de leur activité habituelle.

La lutte contre les épidémies a notamment joué un rôle important en 1918 lors de la grippe espagnole. Cette épidémie d'envergure mondiale a causé en Suisse près de 25 000 décès entre 1918 et 1919, dont la majorité chez des personnes dans la force de l'âge. Le personnel des CFF n'a bien sûr pas été épargné. Les statistiques réalisées alors rapportent qu'en 1918, 49 % des cas de collaborateurs malades étaient imputables à des maladies infectieuses. A titre de comparaison, ce chiffre s'élevait à 15-17 % les années suivantes. Les statistiques ne permettent malheureusement pas de déterminer combien de morts peuvent être imputés à l'épi-

démie, ni de connaître toutes les mesures entreprises par les CFF pour la combattre. L'une d'entre elles était la publication d'un aide-mémoire «Recommandations pour la protection contre la contagion». Dans ce dernier, le médecin-chef préconisait le port d'un masque comme première mesure de prévention.

Depuis l'époque des chemins de fer privés, l'une des principales tâches des médecins ferroviaires demeure l'examen du personnel, et notamment l'évaluation de l'aptitude des mécaniciens de locomotive au début de la formation. En 1935, les CFF décident de soumettre tous leurs mécaniciens de locomotive de plus de 50 ans à un examen médical, une pratique répétée à plusieurs reprises dans les années 1940 et 1950. A partir de 1958, un contrôle systématique des mécaniciens de locomotive tous les 5 ans est mis en place, et ce dès leur 30<sup>e</sup> anniversaire. Ces contrôles étaient effectués à l'aide d'une voiture de

train spécialement aménagée à cet effet, qui se rendait de dépôt en dépôt. Elle contenait notamment une salle de consultation, un appareil de radiographie et un laboratoire médical. Entre les années 1950 et 1970, elle a également été utilisée dans le cadre de la lutte contre la tuberculose. Dès 1946, par mesure de précaution, tous les futurs collaborateurs devaient effectuer une radiographie des poumons. Six ans plus tard, les CFF lancent une campagne contre la tuberculose à l'échelle de l'entreprise. Dans ce cadre, tous les collaborateurs sont soumis à un test destiné à établir la présence d'anticorps ainsi qu'à des radiographies et, le cas échéant, vaccinés.

**Auteure: Ursula Stutz, collaboratrice aux Archives historiques (CFF Historic)**

**ENSEMBLE NOUS  
SOMMES TOUJOURS  
PLUS FORTS**

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





Prix par jeu de cartes :  
CHF 8.00

Le jeu de cartes solidaire du SEV est enfin là !

## Le jeu de cartes solidaire du SEV !

Ce jeu de cartes de grande qualité est protégé par un vernis spécial.

Composé de 54 cartes et de 4 cartes supplémentaires pour autant de variantes, il peut se prêter aussi à d'autres idées de jeu.

### Talon de commande

Veuillez s'il vous plaît m'envoyer ..... jeu(x) de cartes à CHF 8.00/pièce\*  
(Langue :  de  fr  it) :

Prénom, Nom : .....

Adresse : .....

Code postal, lieu : .....

Coupon à envoyer à :  
Secrétariat central SEV, Steinerstrasse 35,  
Case postale 1008, 3000 Berne 6  
Ou par e-mail à [shop@sev-online.ch](mailto:shop@sev-online.ch)

\* Forfait pour les frais d'envoi : CHF 8.00



Au service de la mobilité de leur région les Transports de la région Morges Bière Cossonay SA (MBC) relie 52 localités de l'agglomération morgienne et offrent un réseau de transports publics multimodal de bus, train et funiculaire avec des lignes complémentaires. Les MBC ce sont 210 collaborateurs œuvrant quotidiennement à faire de l'entreprise un contributeur-clé de la mobilité urbaine et suburbaine de la région morgienne, de son développement durable et de la qualité de vie de la région.

Dans le cadre de la poursuite de notre développement, nous souhaitons engager des

### Chauffeurs de bus transports scolaires (F/H) 50% – CDD d'une année – fin au 31. 7. 2017

Entrée en service à convenir,  
au plus tard le 15 août 2016

Travailler aux MBC c'est l'opportunité de :

- Apporter une image positive de l'entreprise
- Mettre à profit vos compétences professionnelles et personnelles
- Bénéficier d'une possibilité de contrat de travail à temps partiel

Nous vous offrons un cadre de travail stimulant et évolutif au sein d'une entreprise dynamique, à taille humaine et en pleine croissance.

Pour plus d'informations sur ces postes, nous vous invitons à consulter notre site internet [www.mbc.ch](http://www.mbc.ch).

En cas d'intérêt, merci de bien vouloir nous adresser une lettre de motivation et un dossier complet à :

Transports de la région Morges Bière Cossonay SA, Ressources Humaines, Avenue de la Gottaz 28, CP 232, 1110 Morges 2 ou par courriel à [rh@mbc.ch](mailto:rh@mbc.ch)

Délai de postulation : 11 juillet 2016



Au service de la mobilité de leur région les Transports de la région Morges Bière Cossonay SA (MBC) relie 52 localités de l'agglomération morgienne et offrent un réseau de transports publics multimodal de bus, train et funiculaire avec des lignes complémentaires. Les MBC ce sont 210 collaborateurs œuvrant quotidiennement à faire de l'entreprise un contributeur-clé de la mobilité urbaine et suburbaine de la région morgienne, de son développement durable et de la qualité de vie de la région.

Dans le cadre de la poursuite de notre développement, nous souhaitons engager des

### Mécaniciens de locomotive (F/H) à 100% de suite ou à convenir

Travailler aux MBC c'est l'opportunité de :

- Conduire du matériel roulant de toute dernière génération
- Varier les plaisirs sur la voie étroite comme sur la voie normale
- Transporter des voyageurs et des marchandises

Nous vous offrons un cadre de travail stimulant et évolutif au sein d'une entreprise dynamique, à taille humaine et en pleine croissance.

Pour plus d'informations sur ces postes, nous vous invitons à consulter notre site internet [www.mbc.ch](http://www.mbc.ch). En cas d'intérêt, merci de bien vouloir nous adresser une lettre de motivation et un dossier complet à :

Transports de la région Morges Bière Cossonay SA, Ressources Humaines, Avenue de la Gottaz 28, CP 232, 1110 Morges 2, ou par courriel à [rh@mbc.ch](mailto:rh@mbc.ch)

Délai de postulation : 11 juillet 2016

## Sous-fédérations

**Samedi 10**

**septembre**

13 h 30

Berne

■ **VPT**

Appel à participer à la manifestation nationale pour l'AVSplus

La VPT appelle toutes ses sections de venir NOMBREUX à Berne. Venez avec vos familles! Les détails suivront.

## Pensionnés

**Mardi 16 août**

7 h 45

départ de la station métro Croisette (direction Ouchy)

■ **Retraités TL, Metro, Ville de Lausanne**

Sortie Val d'Abondance et croisière sur le Lac Léman

Départ des Croisettes-Métro à 7 h 45 ou du Vélo-drome à 8 h 15. Direction Ouchy (café-croissant). Traversée du lac jusqu'à Evian puis le car pour le Val d'Abondance. Repas au restaurant \*Les Cornettes\*. Une bouteille de vin rouge pour trois, carafe d'eau et café avec le menu. Retour via le Pas de Morgins et arrivée à Lausanne vers 18 h. Prix pour les invités: de 84 fr. à 100 fr. Le prix de la course dépend du genre d'abonnement dont vous êtes porteurs (prix de la croisière) Renseignements et inscription jusqu'au 6 août auprès du président Roland Bergmann 021 624 64 14 ou 079 688 57 16 ou de Franco Cerise 021 652 83 07 ou 079 342 69 78.

## Loisirs

**Jeudi 30 juin**

de 16 h à 20 h

■ **Cave GESTL**

Ouverture

Le verre de l'amitié vous attend avant notre pause estivale. Nous vous proposons nos vins, pour un agréable été avec vos amis, à des prix raisonnables. En vous souhaitant d'excellentes vacances.

*Votre comité GESTL*

**Samedi 23 juillet**

■ **Comité des femmes romandes**

Sortie de la mi-été

Pour tout renseignement, vous pouvez tél. au 079 484 27 31, afin de pouvoir faire une réservation pour le repas de midi.

Rendez-vous à 9 h 15 à la gare de Lausanne sur la voie 8 direction Yverdon-les-Bains pour rejoindre «Le balcon du Jura» départ 9 h 30. puis changement à Yverdon et départ pour Sainte-Croix 10 h 15. Une petite promenade pour rejoindre le restaurant Café du Pont où le repas sera servi à la carte. Je me réjouis de vous retrouver nombreuses à notre journée et apporter un maximum de bonne humeur.

*Esther Geiser*

### Hommage de la VPT Lac Léman à Jean-Jacques Schmid



La section VPT-Lac Léman a le profond regret de vous faire part du décès de Jean-Jacques Schmid, capitaine retraité et ancien président du groupement des capitaines durant des années.

Il était syndiqué depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1956, soit près de 50 ans.

## IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462 Tirage: 10690 ex. (total 43 020 ex.), certifié REMP au 8.12.2015

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Vivian Bologna, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Anita Merz, Patrizia Pellandini, Henriette Schaffter

Adresse de la rédaction: contact.sev, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6; contact@sev-online.ch; téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58

Abonnements et changements d'adresse:

Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6; info@sev-online.ch, téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58. Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.--.

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

Pré-press: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch. Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumatstrasse 1, 5001 Aarau. www.mittellandzeitungsdruck.ch

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 28 juillet 2016. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 19 juillet à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 19 juillet à 10h.

■ **PV Genève**

## Sortie à Chapelle d'Abondance

**L'exception confirme la règle – et pourquoi pas une sortie en car?**

Le rendez-vous de départ de notre sortie annuelle était la gare routière à la place Dorcière, où nous attendaient deux cars HelvéCie.

Par une belle météo, départ le long du lac, puis, à Thonon, on attaque la longue remontée du Val d'Abondance. Nous notons l'architecture caractéristique des anciennes fermes de la vallée, ainsi que la robe rouge acajou, tête et queue blanches des vaches, sans oublier les balisages de la vente du fro-

mage à la ferme (AOP depuis 1990). Le restaurant des Cornettes de Bise accueille les 94 participants pour le repas de midi et les 2 chauffeurs prennent place à l'une de nos tables. Quantité et qualité sont au rendez-vous, avec un service attentif et diligent. Temps libre pour la digestion et pour visiter le musée attenante, faire le tour du village et, pour certains, faire provision des spécialités fromagères de la Savoie. L'Abondance mérite sa réputation. La farniente en terrasse, sous le soleil un verre à la main: pas mal non plus! Des noms?

*Le comité*

## Décès

**Antonelli Christian**, maître artisan, Yverdon-les-Bains; décédé dans sa 68<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Gerbex Louise**, veuve de Marcel, Le Mont-Pèlerin; décédée dans sa 92<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Gutknecht Adelheid**, veuve de Peter, Galmiz; décédée dans sa 83<sup>e</sup> année. PV Fribourg.

**Jerjen Hedwig**, veuve de Robert, Brigue; décédée dans sa 84<sup>e</sup> année. PV Valais.

**Jossen Alice**, veuve de Walter, Glis; décédée dans sa 89<sup>e</sup> année. PV Valais.

**Mariot André**, Carouge; décédé dans sa 95<sup>e</sup> année. VPT TPG Retraité-e-s.

**Piguet André**, méca. pens, Payerne; décédé dans sa 87<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Radice Bernard**, cst pens, Villeneuve VD; décédé dans sa 95<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Raemy Marcel**, agent de roulement, Fribourg; décédé dans sa 69<sup>e</sup> année. VPT tpf Réseau urbain.

**Rychener Herbert**, Worben; décédé dans sa 66<sup>e</sup> année. PV Biel-Bienne.

**Salzmann Ulrich**, Sierre; décédé dans sa 90<sup>e</sup> année. PV Valais.

**Schmid Jean-Jacques**, Lausanne; décédé dans sa 79<sup>e</sup> année. VPT Lac Léman.

**Turin Jean-Pierre**, méca. pens, Genève; décédé dans sa 89<sup>e</sup> année. PV Genève.

**Urech Malcolm**, mécanicien manoeuvre, Mies; décédé dans sa 85<sup>e</sup> année. PV Vaud.

■ **Rappel**

## Cours CCT CFF/ CCT CFF Cargo

En vue de mieux connaître le fonctionnement de la CCT CFF/CFF Cargo, s'agissant du temps de travail et aussi des modèles d'avenir, votre syndicat a mis sur pied des journées de formation pour toutes et tous les membres du SEV travaillant aux CFF/CFF Cargo.

Nous vous rappelons donc que le prochain cours aura lieu:

**le 28 septembre 2016**

**au Secrétariat régional SEV, Av. d'Ouchy 9b, Lausanne**

Pour cette formation, vous recevez un congé payé selon les dispositions de l'annexe 6.6 de la CCT CFF/CFF Cargo.

Il reste encore des places, veuillez donc vous inscrire via internet en vous rendant sur le site : <http://sev-online.ch/fr/aktuell/agenda/28-9-2016> ou par téléphone au 021 321 42 52 auprès de Conny Barraud.

Dernier délai: 7 septembre 2016

*L'équipe de formation du SEV*

## Sortie du CC-PV à Lausanne le 21 juin 2016

Les trains étaient bien à l'heure et les 33 participants se sont retrouvés comme prévu en gare de Lausanne. Une balade brève et sympathique les amena le long du lac jusqu'au Musée olympique à Ouchy. Il n'y avait que le calendrier pour croire que ce jour était le premier de l'été et le plus long de l'année. 16 heures de soleil auraient été possibles mais il a fallu ouvrir les parapluies... La réception au restaurant Club Coubertin fut des plus aimables et l'apéro fut une occasion idéale de discuter avec tous les collègues présents. Et c'est autour de tables rondes, dans une salle magnifique avec vue sur le Léman, que le repas de midi fut servi. Dans une ambiance détendue, il ne fallait pas oublier les thèmes imposés (FVP, Caisse de pensions et AVSplus). Sur cette dernière initiative et son importance, notre président central Ricardo Loretan fut tout simplement convaincant. Qui plus que nous, les pensionnés, a intérêt à gagner cette votation cruciale? Rendons-nous en force sur la Schützenmatte le 10 septembre 2016. Les membres de la famille et les



Albert Brunner, responsable site web et Otto Huser, secrétaire PV.

amis seront les bienvenus. Il y aura des trains spéciaux gratuits. Et surtout notez une date plus importante encore: le 25 septembre 2016 il faudra mettre un OUI dans l'urne. On compte absolument sur vous. L'après-midi fut consacré à la visite du Musée olympique. Il s'agissait de faire ou de refaire connaissance avec le monde, les jeux et l'esprit du mouvement olympique. L'important n'est pas de vaincre mais de participer, selon le controversé baron de Coubertin. Au nom de tous les participants, je remercie ici l'organisateur Bernard Demierre, vice-président PV.

Otto Huser/Serge Anet

## Rapport de la sous-fédération RPV juin 2016

La commission centrale (CoCentr) s'est réunie le 20 juin à Buchs lors de sa séance ordinaire. Aux CFF, le thème des collaborateurs temporaires est d'actualité. La manière d'appliquer la CCT concernant l'offre d'un engagement fixe après 4 ans aux CFF a dû être précisée car l'interprétation par les partenaires sociaux et les CFF divergeait fortement. La personne concernée doit recevoir un poste fixe après avoir passé les tests d'aptitude et les examens nécessaires, pour autant que le comportement et les prestations soient adéquats. Il faut bien sûr aussi qu'un poste soit vacant. Un accord à ce sujet a été signé.

Le trafic par wagons complets (WLV) est modernisé à CFF Cargo. Dans le cadre du projet WLV 2017, un concept est élaboré afin que ce genre de trafic puisse être exploité de manière rentable, étant donné qu'il fait partie des activités stratégiques principales de CFF Cargo.

La sous-fédération RPV organise une journée de formation sur le thème

«recrutement dans ma section». La formation RPV pour les responsables du recrutement et toutes personnes intéressées aura lieu le mercredi 26 octobre au secrétariat SEV à Berne. Pour tous les recruteurs élus, ce cours est obligatoire, les personnes concernées sont priées de réserver cette journée. Les invitations et informations détaillées concernant ce cours de formation seront envoyées en temps voulu.

La CoCentr demande aux présidents de section d'envoyer au président central les listes des comités de section actualisées. La rétrospective de l'AD est positive. La préparation de la conférence des présidents de 2 jours à Brenscino est d'ores et déjà en cours.

La CoCentr souhaite à tous de belles vacances reposantes et se réjouit de retrouver le 10 septembre à Berne, à la manifestation, beaucoup de collègues avec leurs familles.

Le service de presse RPV

## Retraité-e-s tpg en sortie

# Une bonne trentaine de participant-e-s et un guide nouveau...

Le 15 juin, la section des retraité-e-s SEV-tpg organisait sa traditionnelle sortie des jubilaires et nouveaux retraité-e-s.

C'est sous un ciel de plomb qu'un peu plus d'une trentaine de participants se sont donné rendez-vous devant le Grand Théâtre de la Place De-Neuve où Sylvain, notre sympathique chauffeur de car, nous attendait avec son magnifique bus ultra-moderne et super confortable. Tous et toutes sont heureux de se retrouver, retraité-e-s comme actifs/actives. Martine Paccard et Karim Kadri, délégués de la section des actifs du comité SEV-TPG, nous accompagnent également. Tenant un horaire digne des TPG, le bus démarre pile à l'heure prévue en direction du Vully fribourgeois pour la visite du haras national. En cours de route, arrêt café-croissant afin de réveiller les derniers endormis et pause cigarettes pour les invétérés au relais routier de Bavois. Le soleil commence enfin à



poindre nos nez lors du dernier tronçon nous amenant à destination. Marc-Henri Brélaz, suite à un malentendu lors de la réservation de notre visite, doit, au pied levé, se transformer en guide. C'est ainsi qu'avant notre balade à l'intérieur du haras national, il nous communique différents renseignements sur les origines et la vie quotidienne de ce magnifique domaine où le cheval est roi. Puis tout le monde passe par la salle des parures pour atteleages afin d'admirer entre autres le merveilleux travail des selliers. Ensuite, c'est le tour de

la salle des calèches, des vieux attelages, de la forge, de la station de «shampouinage» et de séchage des chevaux. Et pour finir, le groupe contemple les juments (certaines avec leur petit) et étalons soit dans leur box, soit en plein air. Nous rejoignons ensuite notre car qui nous amène à l'apéro (pour soutenir le travail viticole de notre terroir!) jusqu'à Nant/Vully. Malheureusement, la météo, plutôt frisquette, ne nous permet pas de nous installer sur la terrasse au bord du lac de Morat, le vent soufflant trop fort, mais une salle confortable nous

attend à l'étage du restaurant. Après un bon verre de vin de la région du Mont-Vully, chacun prend place à table. Les discussions vont bon train, on refait le monde et surtout les TPG. On cause, on rit, on trinque et on apprécie le délicieux menu que Marc-Henri nous a réservé. Comme lors de chaque sortie syndicale, nous n'échappons pas à la traditionnelle partie officielle! Marc-Henri rappelle les acquis que les retraité-e-s ont pu sauver, tout en signalant que la mise en œuvre de cet accord n'est pas encore finalisée et procède, avec l'aide de la

soussignée, à la remise des insignes à plusieurs membres fêtant leurs 25 et 40 ans d'adhésion au SEV. Deux collègues ont la joie de se voir remettre un diplôme d'honneur pour leurs 50 ans d'appartenance au SEV, soit Bernard Brestaz et Jean-Philippe Rentsch. Enfin, Huguette Vaucher et Max Lauper sont vivement félicités pour leur 65<sup>e</sup> anniversaire de syndicalisme SEV.

Et pour terminer cette partie officielle, Marc-Henri passe la parole à Karim Kadri qui nous donne quelques nouvelles du front, pas toujours réjouissantes, hélas! La lutte continue! Vers 15 h 30, nous réintégrons notre car qui nous emmène sur le chemin du retour. Certains discutent, d'autres digèrent leur repas et les derniers dorment. Un grand merci à Marc-Henri Brélaz qui a organisé cette journée parfaite à tous points de vue, au comité des retraité-e-s SEV-TPG qui a apporté un soutien – très moral – considérable à Marc-Henri dans son organisation, ainsi qu'à tous les participants quels qu'ils soient.

Marie-Claire Cotillon

Angle droit

# La violence partout – même au travail

Quand peut-on parler de violence ? Où commence-t-elle et où s'arrête-t-elle ?

**Nous ne pouvons pas sauver le monde, nous le savons, mais dans notre vie quotidienne nous devrions aspirer à davantage de paix, sérénité et respect.**

Sur le plan juridique, la violence est une atteinte à la liberté de consentement. On différencie la violence physique, morale, personnelle, structurelle, culturelle, persistante et dynamique. Depuis quel moment est-il question de violence et à quel degré est-elle ressentie, ces notions sont totalement subjectives.

## Violence brute ou subtile

Il est communément admis qu'en cas de meurtre, d'homicide et d'abus sexuels, il y a violence et que toute violence

physique (envers une victime non consentante) représente la forme classique de violence. Dans le monde du travail, il peut y avoir des coups, des menaces de coups et des menaces de mort. Mais dans la plupart des cas, sur la place de travail, il s'agit de violence morale, qui se manifeste par des insultes, des menaces, des actes d'intimidation ou de dénigrement, mais également par du sexisme et du racisme. Il faut toutefois relever que tout propos n'est pas forcément une atteinte à autrui. On parle véritablement de violence quand les insultes et les offenses atteignent une certaine intensité. A noter que la violence découle toujours d'une intention précise.

## Spirale infernale

En ces temps d'incertitude et

de mutation, il est logique que surviennent des confrontations qui dégénèrent souvent en réelles situations de violence. Elles sont toujours en lien avec l'affirmation de sa position au sein d'un groupe ou d'une entreprise. Logiquement, la victime qui subit une forme de violence va tenter de se défendre, soit en ripostant par de la violence soit en fuyant la situation. Il en résulte des conflits, des maladies et pour finir la résiliation des rapports de travail. Cela fait beaucoup de mal et laisse les personnes concernées dans un état d'incompréhension. Heureusement, les relations de travail se déroulent la plupart du temps de manière pacifique, même si ce n'est pas toujours en parfaite harmonie. Toutefois,

ces dernières années, la sensibilité s'est aiguisée dans la perception des choses : nous ne sommes pas toujours à même d'accepter avec impartialité un regard, une parole ou une directive émanant d'un supérieur. Nous faisons fréquemment de fausses interprétations, alors qu'on ne pensait pas à mal. Trop souvent, on nous répond de manière inexpérimentée ; on nous informe superficiellement et les communications ne sont pas adaptées – ceci suffit pour provoquer un sentiment négatif. C'est le climat idéal pour que naissent l'incertitude, les malentendus et les conflits. Les supérieurs sont impliqués, mais également les travailleurs en tant qu'individus. La spirale continue et débouche sur un conflit, tant et si bien

que les protagonistes ne savent plus quand cela a débuté et quelle en est la cause. On ne distingue plus vraiment les victimes des auteurs et on ne perçoit pas les conséquences, ni au niveau de la santé ni sur le plan social. La violence se rencontre bien tous les jours sur notre place de travail. C'est incroyable et surtout incontrôlable.

En communiquant de manière régulière et ouverte, ou parfois en choisissant de ne rien dire, et en ne percevant pas chaque remarque ni chaque regard comme une agression. Mais le mieux, c'est de respecter l'adage populaire : « Ne fais pas à autrui ce que tu ne voudrais pas qu'on te fasse. »

Service juridique SEV

INFO

## Naturalisation: le canton de Vaud donne l'exemple

Devenir suisse ne doit pas être une gageure ou un acte complexe pour le Conseil d'Etat vaudois qui encourage les étrangers du canton à faire les démarches pour obtenir le passeport rouge à croix blanche aux conditions actuelles, qui restent applicables aux candidats à la naturalisation qui entreprennent leur démarche avant l'entrée en vigueur de la nouvelle législation. L'année 2018 marquera en effet un changement de paradigme avec une restriction des conditions d'acquisition de la nationalité suisse. Dès cette date, si la durée exigée de séjour en Suisse passe de douze à dix ans, les candidats devront être titulaires d'un permis C et attester de connaissances d'une langue nationale, non seulement à l'oral, mais également à l'écrit. L'ordonnance fédérale d'exécution renforce aussi les exigences, notamment en termes de dépendance à l'aide sociale. En Suisse, 900 000 personnes auraient la possibilité de se faire naturaliser, puisqu'elles vivent depuis plus de douze ans déjà dans ce pays. 180 000 y sont nées et 120 000 y sont arrivées durant leur enfance ou à l'adolescence. Ces personnes font partie intégrante de notre société et contribuent à son fonctionnement. Notre pays aurait

donc tout intérêt à leur permettre de participer encore plus activement à la société suisse. Il faut pour cela une culture de participation, qui signale aux migrant-e-s qu'ils sont les bienvenus, font partie de la Suisse et que leur naturalisation est souhaitée. Dans sa réponse à une interpellation du conseiller aux Etats Paul Rechsteiner, le Conseil fédéral a d'ailleurs réaffirmé ce principe à fin mai 2016 : « Le Conseil fédéral tient, de manière générale, à ce que toutes les personnes qui vivent ici, et en particulier les secondos, se sentent liées à la Suisse et à ses institutions [...] Le Conseil fédéral est favorable à ce que les autorités communales, cantonales et fédérales compétentes informent la population étrangère de la possibilité de se faire naturaliser. » Le SEV salue l'initiative du Canton de Vaud, qui suit les cantons de Genève et de Bâle. L'USS prépare actuellement une campagne pour inciter les personnes migrantes vivant depuis des années chez nous à demander leur naturalisation. La naturalisation est une condition incontournable pour que les personnes migrantes puissent faire valoir leurs droits politiques et participer activement à la société suisse.

comm/SEV

Journée de migration SEV 2016

## La nationalité suisse

5 novembre 2016  
09:00–17:00 heures  
Hôtel Olten  
4600 Olten

Pour quelle  
raison ?

- bases, faits
- échange d'expériences
- discussions
- quiz

Bien sûr!

Prendre la  
nationalité ?

... ou bien pas ?

Pourquoi  
maintenant ?

Inscriptions jusqu'au 21 octobre 2016 à: 044 242 84 66,  
migration@sev-online.ch ou www.sev-online.ch/migration

La journée est organisée et financée par:



**SEV** Migration  
Migrazione

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

■ Unanimité des délégués USS contre la réforme de l'imposition des entreprises III

# Pertes fiscales exorbitantes au détriment des « petits »

**L'objectif initial de la réforme des entreprises III était que la Suisse supprime les privilèges fiscaux injustifiés dont bénéficiaient les entreprises et les sociétés financières internationales. L'USS l'avait soutenue.**

Toutefois, il s'avère que les tenants de la droite bourgeoise abusent de cette réforme avec insolence afin d'accorder aux entreprises et à leurs actionnaires des privilèges fiscaux toujours plus étendus.

• Les entreprises aussi doivent payer des impôts. Elles aussi ont besoin des services publics. C'est particulièrement vrai dans un système fédéraliste. Sans impôts levés sur les entreprises, les centres économiques où siègent ces entreprises seraient en difficultés financières puisqu'alors, les impôts ne seraient plus payés que dans les communes et les cantons résidentiels. Les actionnaires étrangers des entreprises bénéficieraient même gratuitement du service public suisse. Avec la présente réforme, ils profitent du service

public à trop bon marché.

• La réforme des entreprises III entraîne une nouvelle concurrence fiscale à la baisse, sur tout le territoire. La Confédération attisera encore cette concurrence en transférant plus d'un milliard aux cantons pour des baisses d'impôts.

• Ce que l'on appelle « l'impôt sur les bénéfices corrigé des intérêts » creuse un trou noir dans la législation fiscale suisse. Il faut s'attendre à de grandes pertes de recettes fiscales que personne n'est en mesure de chiffrer pour l'instant - comme ce fut déjà le cas

pour la réforme des entreprises II. Par ailleurs, cet impôt permet aux riches particuliers de diminuer leur charge fiscale de manière substantielle en déplaçant leur fortune dans une entreprise.

• Le Conseil national et le Conseil des Etats ont en outre créé toute une série de privilèges fiscaux (patent box, déductions R&D entre autres). La limitation des allègements fiscaux à 80 pour cent n'est que de la poudre aux yeux. Car même avec cette règle, les charges fiscales d'un niveau historiquement bas avoisinant les 2 pour cent sont

tout à fait légales.

La réforme de l'imposition des entreprises III cause des pertes exorbitantes de recettes fiscales pour la Confédération, les cantons et les communes. Et cela au détriment des personnes qui gagnent normalement leur vie. Certaines entreprises ne paieront pratiquement plus d'impôts. C'est pourquoi l'Assemblée des délégué-e-s de l'USS du 27 mai 2016 a apporté son soutien unanime au référendum qui s'oppose à la réforme de l'imposition des entreprises III.

USS

## INFO

### Droits syndicaux: la Suisse doit agir

La Suisse doit adapter la protection contre les licenciements aux droits fondamentaux et au partenariat social. C'est ce qui ressort de la 2<sup>e</sup> partie de l'étude mandatée par le Conseil fédéral et publiée le 22 juin. Les deux professeurs de l'Université de Neuchâtel, Jean-Philippe Dunand et Pascal Mahon, confirment les résultats catastrophiques déjà mis en avant par la première partie, en particulier en ce qui concerne la protection des grévistes: les auteurs ont décelé d'importants manquements dans la protection contre les licenciements antisyndicaux et abusifs de représentant-e-s du personnel. Le Code des obligations suisse viole les droits fondamentaux établis par l'Organisation internationale du travail (OIT) et par la Convention européenne des droits de l'homme (CEDH).

L'USS demande donc que la Suisse mette la protection contre les licenciements en conformité avec les droits fondamentaux et les besoins d'un réel partenariat social. Si la Confédération ne devait pas assumer ses obligations concernant les droits humains, elle devra s'attendre à de nouvelles plaintes auprès de la Cour européenne des droits de l'homme. Des militant-e-s, des membres de conseils de

fondation de caisses de pension licenciés ainsi que d'autres personnes qui ont reçu leur congé pour des motifs antisyndicaux pourraient déposer plainte. L'USS va aussi thématiser le non-respect de conventions de l'OIT: à cet égard, la Suisse risque d'être inscrite sur une liste noire.

L'étude neuchâteloise montre justement à quel point les droits fondamentaux garantis internationalement sont importants pour les travailleurs suisses. En effet, la législation de la Cour européenne des droits de l'homme (CrEDR) joue un rôle toujours plus important aux côtés des conventions normatives de l'OIT en Suisse. Les droits sociaux et du travail fixés par l'OIT et la CrEDH garantissent aux travailleurs la possibilité de s'organiser syndicalement dans une entreprise, de mener des négociations conventionnelles sans craintes de représailles et des luttes pour les droits du travail. A cela s'ajoute que les syndicats s'engagent depuis toujours pour que ces droits fondamentaux émancipatoires qui protègent mieux les salarié-e-s de notre pays soient ancrés et étendus.

Luca Cirigliano, USS

## COURRIER DE LECTEUR

### Appel à lutter contre TISA et TAFTA!

Les directions syndicales sont soulagées au lendemain des votations fédérales du 5 juin 2016, en particulier par le refus du peuple suisse de l'initiative « En faveur du service public ». Une fois n'est pas coutume, les syndicats patronaux, les partis bourgeois et même l'UDC sont également satisfaits! Comme cheminot, syndicaliste et usager des transports publics, j'estime que le refus de cette initiative n'est pas une garantie suffisante pour l'avenir du service public. La fragmentation des anciennes régies fédérales a été la première étape d'un vaste processus international de démantèlement des monopoles publics. Aujourd'hui la vraie menace est celle des accords TISA, TAFTA et d'autres, en cours de négociation à l'OMC! Nos organisations syndicales et les partis qui leurs sont alliés auraient dû profiter de l'attention des médias et de la tribune offerte par le débat sur l'initiative « En faveur du service public » pour mobiliser l'opinion publique contre ces accords commerciaux qui vont gravement affecter la démocratie. Si le parlement fédéral ratifie le contenu des accords TISA, des tribunaux d'arbitrage privés pourront imposer à notre pays l'abolition des monopoles publics! Les dispositions sociales et environnementales, particulièrement contrai-

gnantes en la matière dans notre pays, seront démantelées par des « juges étrangers » agissant pour le compte des multinationales. La réforme de l'imposition des entreprises va assécher les finances publiques et renforcer la force de frappe des entreprises transnationales! En Europe, la Confédération européenne des syndicats est particulièrement discrète sur cette menace fondamentale sur l'avenir des services publics. En Suisse aussi les directions syndicales n'ont pas encore la volonté de construire un mouvement de résistance capable de faire échouer les négociations en cours dans les salons feutrés du Palais Rappard, à Genève. Pourtant dans les milieux associatifs, la lutte s'intensifie contre TISA, des actions seront menées, comme la démarche citoyenne de se déclarer « Hors zone TISA ». Mais sans l'engagement déterminé des syndicats et de leurs membres, les chances de succès seront faibles. Donc, j'appelle toutes les organisations syndicales à s'engager dans la lutte contre TISA, TAFTA et d'autres accords qui vont à l'encontre de la volonté populaire d'une répartition équitable de la richesse produite par le travail!

Jean-Claude Cochard,  
vice-président de l'USV

TL

# La ténacité des travailleurs du M1 enfin récompensée

**Les employés du M1 ont accepté à l'unanimité les résultats des négociations sur la reconnaissance de leur polyvalence. La plupart recevront une indemnité de 250 par mois.**

«C'est vous qui avez le dernier mot et c'est l'assemblée de ce soir qui décide si le résultat obtenu est acceptable ou non», a expliqué tout d'abord Christian Fankhauser, secrétaire syndical SEV, à la quinzaine de membres présents à Ecublens le jeudi 16 juin.

Il a par la suite donné les détails des résultats. Les employés du métro recevront notamment 250 francs par mois d'indemnité dès la sixième année. Avant, durant les cinq premières années, ils recevront un montant de 220 francs par mois à titre d'indemnité. On reconnaît ainsi «la pratique régulière de plusieurs activités



Les employés du M1 se sont montrés très satisfaits de l'indemnité négociée par leurs représentants syndicaux. «C'est grâce à votre mobilisation qu'on a obtenu ce résultat», a insisté Christian Fankhauser, secrétaire syndical SEV.

nécessitant des habilitations légales différentes (deux permis différents) et exigées par l'entreprise».

Les classes de salaire sont quant à elles maintenues et

garanties.

L'accord entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> juillet 2016, puisqu'il a également été validé par le Conseil d'administration des TL le 23 juin.

## Après une longue bataille

Cela fait une dizaine d'années que les employés du M1 demandent qu'on reconnaisse leur polyvalence. En février dernier, à bout de patience, les

membres SEV ont menacé de faire grève si la direction refusait d'entrer en négociation. Et comme par miracle, la direction a alors accepté de discuter.

«C'est grâce à la ténacité des travailleurs que la polyvalence est enfin reconnue au M1!», a commenté Christian Fankhauser. «C'est grâce à votre mobilisation qu'on en est là. Sans la bataille menée, sans les pétitions, on n'aurait rien eu. C'est grâce à vous», a-t-il ajouté devant un public tout sourire, visiblement satisfait d'avoir enfin réussi à se faire entendre. Au départ, l'objectif du SEV était d'obtenir deux classes de salaire, mais il a très vite été clair que c'était peine perdue. «L'indemnité obtenue est un résultat acceptable», a estimé Christian Fankhauser, «et cela peut motiver les jeunes à venir travailler au M1». Au final, la patience a donc payé.

*Henriette Schaffter*

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



Tara 24500 kg  
Kohle 500 kg  
Wasser 2500 l

### 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 set d'écriture Caran D'Ache.

Solution du concours paru dans *contact.sev* n° 11:

Un train régional Thurbo.

Le sort a désigné **Walter Sägeser, domicilié à Wimmis et membre de la PV Berne.**

Il gagne un couteau de poche Outrider aux couleurs du SEV.

### 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](mailto:mystere@sev-online.ch)

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

Dernier délai de réception des réponses: mercredi 20 juillet 2016