

Anti-TISA

Un millier de manifestants se sont réunis à Berne samedi dernier.

Page 3



TPG: les différends perdurent

La direction a annoncé des mesures, mais trop faibles selon le SEV qui attend d'autres démarches en vue d'améliorer les conditions de travail au niveau de la conduite.

Page 5

Succès SEV à Cargo

Suite à l'intervention du SEV, les employés concernés par les changements chez Cargo s'en sortent bien et sont satisfaits de la solution.

Page 20

La conférence CCT CFF a adopté deux résolutions

Le SEV se mobilise contre RailFit 20/30



Le projet RailFit 20/30 ne passe pas auprès de la base du SEV. Des assemblées du personnel CFF auront lieu dès le 27 octobre un peu partout en Suisse.

pencher pleinement sur RailFit 20/30 et ses conséquences sur le personnel. Ainsi, deux résolutions ont été adoptées pour demander notamment le retrait des deux mesures phares qui touchent directement l'ensemble du personnel: la hausse des cotisations-risques de 0,8% à la Caisse de pensions et la péjoration de l'accès à la rente pour invalidité professionnelle.

Une autre résolution demande la sauvegarde des emplois.

Le SEV a désormais fixé les dates des assemblées qu'il organise dès le 27 octobre un peu partout en Suisse. Les membres SEV mais aussi le personnel non syndiqué peuvent y participer.

Edito en p. 3 et dossier en p.10 à 12

On votera sur la RIE III

Pour éviter les conséquences catastrophiques de la réforme de l'imposition des entreprises, il faudra se déplacer aux urnes, en février 2017 probablement. 57 000 signatures ont été récoltées par les opposants et viennent d'être remises à la chancellerie fédérale à Berne.

La bataille contre cette réforme ne fait que commencer et elle s'annonce d'ores et déjà difficile.

Pages 2 et 3

Réforme des rentes

Totalement inacceptable

■ Le Conseil national a rendu la proposition tout juste acceptable du Conseil des Etats totalement inacceptable pour les travailleurs et travailleuses. Et la droite veut maintenant apparemment éviter que les rentes ne diminuent malgré la baisse prévue du taux de conversion minimum, en augmentant massivement et uniquement les cotisations au deuxième pilier, contrairement au Conseil des Etats, qui pensait pour cela augmenter modérément les cotisations et rentes AVS.

Interview de Doris Bianchi, pages 6 et 7



EN VITESSE

Fermeture des deux
lounges 1^{re} classe

■ D'ici à la fin 2016, les CFF fermeront les deux lounges de 1^{re} classe des gares de Zurich et de Genève, après avoir déjà fermé les Business Points de Berne et de Genève en mars. Ouverts respectivement en 2009 et 2014, ces lounges sont très peu utilisés par les voyageurs internationaux de 1^{re} classe, à qui ils étaient surtout destinés, et encore moins par les titulaires d'un AG de 1^{re} classe.

Les CFF renoncent à ouvrir de nouveaux lounges, qui étaient prévus dans d'autres gares suisses. Le concept de la Deutsche Bahn, importé par le CEO Andreas Meyer, n'a jamais trouvé d'écho en Suisse.

Les 40 collaborateurs concernés, répartis sur 11 postes, seront affectés à la vente aux guichets des gares correspondantes. A Genève, des employés avaient été recrutés en 2014 pour cette tâche. Le SEV a été informé de ces fermetures en octobre 2015 et avait demandé que personne ne soit licencié (celui qui n'a pas encore travaillé quatre ans aux CFF n'est pas protégé contre le licenciement) et que tous reçoivent une offre dans la Vente. Ces revendications ont été exaucées. **comm./SEV**

Ce sont 57 000 signatures qui ont été apportées à la Chancellerie fédérale contre la Réforme de l'imposition des entreprises (RIE III)

Référendum déposé: la bataille sera dure

57 000 signatures valables, dont plus de 4200 par le SEV. Le référendum contre la RIE III a été déposé le 6 octobre. La bataille peut désormais commencer en vue de la votation, en février 2017 probablement. Les conséquences sur les cantons, et donc les transports publics, sont catastrophiques.

Une cinquantaine de membres de l'alliance composée du PS, des Verts, de la JS, des Jeunes Verts, de solidaritéS, du PST-POP, de l'Union syndicale suisse (USS), d'Unia, du SEV, de syndicom, du SSP, de l'APC, du SIT, et d'attac ont déposé le référendum le 6 octobre. «Certaines entreprises et leurs actionnaires gagnent des milliards grâce à cette opaque entourage fiscale. Les cantons vont trinquer et nul ne sait exactement quelle taille auront les trous creusés dans les comptes publics, a expliqué le vice-président du PS Beat Jans. Un «non» montrerait la voie vers une réforme modé-

rée et équilibrée.» La troisième réforme de l'imposition des entreprises est censée abolir les privilèges fiscaux interdits au niveau international. En réalité, elle crée de nouvelles possibilités d'échapper à l'impôt pour les grands groupes et les gros actionnaires. La loi est volontairement rédigée de manière compliquée. «Les villes sont en première ligne et elles n'ont aucune marge de manœuvre, a déploré Pierre Conscience, de solidaritéS. La concurrence que se livrent et se sont livrés les cantons a déjà vidé leurs caisses.

On assiste à une escroquerie en bande organisée, à une fusillade des prestations publiques.» Et Pierre Conscience d'en appeler à tous ceux et celles qui ne font pas partie de l'alliance. «Affirmez votre opposition à RIE III. Ce combat doit être unitaire!» Car les coûts de la RIE III sont complètement imprévisibles. Elle coûtera à coup sûr 2,7 milliards, soit 1,3 à la Confédération et la même chose voire plus aux cantons et communes. Pour la vice-présidente de l'USS, Vania Alleva, les choses sont claires: les cantons devront économiser ailleurs: «Les travailleurs et les travailleuses, la po-



Lors de la remise des 57 000 signatures valables, le SEV était présent avec sa vice-présidente Barbara Spalinger, les secrétaires syndicaux Roman Gugger et Michael Buletti, et le coach romand des sections Baptiste Morier.

LES TRANSPORTS PUBLICS EN DANGER: LE SEV AU FRONT

On ne le dira jamais assez: l'impact sur les collectivités publiques de la Réforme de l'imposition des entreprises (RIE III) sera dévastateur pour les transports publics. Avec des milliards qui disparaissent, les cantons devront couper dans d'autres prestations qu'ils

financent. Qui peut raisonnablement penser que les transports publics échapperont aux économies? «Lorsqu'un syndicat demande aux multinationales de répartir ses gains de manière à ce que le personnel en bénéficie aussi, la répartition est un gros mot!» fustige la vice-présidente

du SEV, Barbara Spalinger. «Et lorsqu'une multinationale obtient des cadeaux fiscaux et qu'en parallèle des subventions aux primes maladie sont réduites, voire supprimées, on parle là d'attractivité pour les entreprises, pas de répartition. Cette politique des caisses vides

est limpide. On baisse les impôts des plus fortunés et on se plaint ensuite des déficits. Il faut ensuite faire des économies dans les prestations.» Après avoir récolté plus de 4200 signatures contre la réforme, le SEV va donc s'engager pour combattre cette réforme qui

mettrait en danger les emplois dans les transports publics, qui dégraderait les conditions de travail, voire qui pousserait les cantons à exercer une pression majeure sur les entreprises en les mettant en concurrence. Les pires conséquences sont envisageables. **vbo**

■ Caisse de pension CFF

Deux sièges de perdus au Conseil de fondation de la CP CFF

Les élections au Conseil de fondation de la Caisse de pension CFF ont un goût amer pour les partenaires sociaux qui perdent deux de leurs six sièges. La participation au scrutin est d'à peine 15,58%.

Quatre sièges sur les six qui reviennent au personnel seront occupés par des candidats des partenaires sociaux dès le 1^{er} janvier 2017 pour autant que les résultats soient validés d'ici au 24 octobre, date butoir pour faire recours. Franziska



Schneider et Aroldo Cambi, du SEV (Liste 1, photo), arrivent en tête avec respectivement 2390 et 2328 voix. Suivis de Peter Kolbe et Simon Schilling



(Liste 3/Pour une CP avec une équité générationnelle, avec 2183/2150 voix). Daniel Ruf (Liste 1/VSLF 2133 voix) et René Knubel (Liste 1/ACTP

1951) complètent la liste des élus. A noter que ce dernier doit son élection au fait que les trois syndicats doivent être représentés au Conseil de fondation. Sans cette clause, c'est le sortant Markus Rügsegger (Liste 1/SEV 2049 voix) qui aurait été élu. Les résultats sont provisoires. Le délai de recours court jusqu'au 24 octobre 2016. Il doit être motivé et signé par 50 ayants droit.

Pour le SEV, qui avait jusqu'ici quatre sièges, les résultats sont clairement négatifs. Avec un taux de participation au scrutin de 15,58%, il faut admettre que la mobilisation est

un échec. Le scrutin était pourtant crucial. Il suffit de voir les mesures RailFit 20/30 qui sont le ressort de la Caisse de pension pour s'apercevoir de l'importance d'y être bien représenté. Le Conseil de fondation de la Caisse de pension est en effet un organe paritaire. Si le SEV entend se remettre en question, il cible néanmoins aussi les irrégularités constatées dans ce scrutin, notamment concernant l'utilisation des adresses e-mails des CFF pour faire de la publicité. Le SEV est en train d'évaluer la pertinence de recourir contre les résultats des élections. **vbo**

Manifstation nationale contre TISA: le SEV savoure une fondue!

Une vingtaine de membres et de sympathisants du SEV, le président Giorgio Tuti en tête, ont participé à la manifestation nationale contre TISA ((Accord sur le commerce des services) qui a réuni un millier de personnes samedi dernier à Berne. Bien que le sujet soit hautement sérieux, les militant-e-s du SEV ont choisi de rendre le moment joyeux autour d'une fondue. Mais la bataille contre TISA se poursuit. Depuis février 2012, l'accord commercial sur les services TISA est négocié en dehors du cadre de l'OMC dans le plus grand secret.



TISA est dangereux, en particulier pour les services publics. Car il fait peser sur eux la menace d'une vaste libéralisation. Certes, chaque pays est libre de déterminer quel service public il va ouvrir

à la concurrence. Toutefois, les délégations de négociations sont (trop) souvent composées de chauds partisans des libéralisations... **vbo-uss**

ÉDITO

Les coupes prévues par RailFit 20/30 constituent une claire accélération de la péjoration des rapports entre les CFF et les partenaires sociaux. Une détérioration qui semble calculée, voire voulue par les CFF.

Dans le dernier contact.sev, nous avons déjà commenté l'impact des coupes sur les emplois et le changement d'attitude des CFF envers ces mesures. De la discrétion passée, la suppression d'emplois est érigée au rang de succès, de conquête.

«Une détérioration qui semble calculée, voire voulue par les CFF.»

Manuel Avallone, vice-président SEV



Je voudrais désormais revenir sur un autre aspect qui touche l'ensemble du personnel, soit la répartition des cotisations de risque de la Caisse de pensions.

Les CFF aimeraient que ces cotisations soient payées à parts égales entre employé-e-s et employeur, alors qu'aujourd'hui les CFF en assument la totalité.

Si la répartition actuelle peut apparaître généreuse à première vue, il faut la replacer dans le contexte global des prestations sociales et des salaires négociés par les partenaires sociaux en tenant compte de tous les éléments. Parmi ceux-ci, évidemment, les cotisations à la Caisse de pensions et leur répartition entre employeur et employé-e. Ce que font les CFF, à savoir isoler les cotisations «risque» et vouloir les faire payer au personnel sans même prendre langue avec ses représentants, ne peut qu'être assimilé à de la mauvaise foi. Ce d'autant plus qu'un accord trouvé entre partenaires sociaux prévoit de renoncer aux négociations salariales annuelles dans le cadre des mesures de stabilisation de la Caisse de pensions. Or, ces négociations salariales permettraient justement d'absorber le changement de répartition des cotisations de risque...

Les dirigeants des CFF ne peuvent guère ignorer que leurs volontés vont mettre objectivement en difficulté leur personnel, dont les salaires ont déjà subi une diminution après la hausse des cotisations à la Caisse de pensions en janvier. Et pour couronner le tout, les primes maladies vont prendre l'ascenseur le 1^{er} janvier 2017. Lors des dernières négociations CCT, les CFF s'étaient engagés à tenir compte de l'évolution de ces primes sur la base des statistiques de l'OFS. Selon ses données, l'augmentation moyenne de 5% des primes engendrera une diminution de 0,5% du pouvoir d'achat. Cela ne semble pas être un souci pour celui qui touche de très généreux salaires et des bonus. Mais il devient de plus en plus un problème pour ceux et celles qui font en sorte, chaque jour, que les trains circulent. Je pense qu'il est grand temps de le rappeler à la direction des CFF.

De A comme Alstom à Z comme zigzag

On pourrait, par dérision, parler d'un feuilleton, plutôt mauvais d'ailleurs, si l'enjeu n'était pas le sort de l'usine de construction de locomotives et de motrices TGV sise à Belfort, avec la mise en péril de 400 emplois sur les 480 du site.

Pendant quatre semaines, du 7 septembre au 4 octobre, les déclarations, les manifestations, les interventions et les annonces en tous sens se sont multipliées. On n'a en revanche pas entendu parler de séances de concertation ni de tentatives de conciliation. Décidément, le Jura marque une frontière dans les mœurs politico-économiques et sociales.

La différence tient évidemment à la forte part prise en France par l'Etat dans les affaires des grandes entreprises, particulièrement de celles qui ont une longue histoire. Issue d'une fusion réalisée en 1928 entre deux sociétés actives respectivement dans la traction électrique et la construction de locomotives, la société Alstom appartient au patrimoine de la France industrielle, même si elle opère désormais à l'échelle mondiale.

Alstom forme un groupe occupant 9000 personnes dans l'Hexagone où il réalise 30 % de sa production mais seulement 20 % de ses ventes. Quant au bénéfice consolidé de trois milliards d'euros, il provient en quasi-totalité de pays étrangers dont les autorités réclament de plus en plus souvent une part de production sur place.

Dans la configuration actuelle du groupe, l'usine de Belfort représente l'un des plus modestes des douze sites Alstom que compte la France, après avoir figuré parmi les plus importants pendant des décennies. Malgré cette relative faiblesse, le sort du site de Belfort ne pouvait manquer de devenir une affaire d'Etat,

surtout en pleine précampagne présidentielle.

La semaine dernière donc, le gouvernement, par la voix de son secrétaire d'Etat à l'industrie, présentait un plan de sauvetage destiné à maintenir les activités de l'usine Alstom de Belfort. Un plan promptement qualifié de « baroque et coûteux », critiqué tantôt comme un « bricolage industriel », tantôt comme un « rafistolage préélectoral ». Difficile de nier que, dans leur addition peu cohérente, les mesures prévues par le plan ont quelque chose d'un parcours incertain, tout en zigzags.

Le fait est que la réalisation de ce plan représentera une lourde facture pour l'Etat français, directement ou via la SNCF: 450 à 500 millions d'euros pour 15 rames TGV fabriquées à La Rochelle et 30 motrices produites à Belfort, destinées à circuler sur la ligne classique Bordeaux-Marseille; 450 autres millions pour des trains d'équilibre du territoire (TET) fabriqués à Reichshoffen (Alsace) et appelés à remplacer les Corail en fin de vie; 200 millions pour six TGV Paris-Turin-Milan en cours d'acquisition par la SNCF; 80 millions pour 20 locomotives de secours produites à Belfort et payées par SNCF Réseau. Soit au total entre 770 et près d'un milliard d'euros, selon que l'on oublie ou que l'on prenne en compte les trains TET. De son côté, Alstom s'engage à investir 30 millions d'euros dans le développement de nouveaux véhicules de manœuvre hybrides ou diesel et 5 millions dans la diversification de l'usine de Belfort qui devrait fabriquer des bus électriques ou d'autres types de trains.

En outre, Alstom devrait contribuer au financement du développement du TGV de la cinquième génération, annoncé le 7 septembre dernier, soit le même jour que le démantèlement du site de Belfort.

Evidemment, l'efficacité et l'opportunité des dépenses prévues prête à discussion. Limiter à 200 km/h la vitesse de rames TGV conçues pour circuler à 320 km/h représentée, par rapport

à un train moins rapide, un surcoût de 30 millions par unité à l'achat et de 30 % à l'exploitation. Se discute également la commande publique directe, sans appel d'offres comme l'exige la réglementation européenne pour de tels marchés.

L'expérience enseigne que des investissements même massifs ne garantissent pas la survie d'une entreprise ni d'une filiale en difficultés. Le dépannage réussi de Peugeot (PSA) a coûté 800 millions en 2014, peu de temps après la fermeture de l'usine d'Aulnay-sous-Bois et l'extinction des hauts-fourneaux d'ArcelorMittal à Florange, deux signes patents du déclin de l'emploi industriel en France comme dans les « vieux pays » qui peinent à se convertir au règne du numérique.

Tous ces problèmes structurels se compliquent dans le cas d'Alstom où l'Etat joue deux rôles difficilement conciliables: celui d'actionnaire de référence détenteur d'une part du capital portée à 20 % en février dernier et celui d'autorité soucieuse de l'impact social de sa politique économique. L'Etat actionnaire vise la pérennité de l'entreprise envisagée dans sa gestion globale, l'Etat social se préoccupe des problèmes du lieu et du moment. Quand les échelles spatiales et temporelles ne coïncident pas, l'incohérence et l'inefficacité s'installent.

A l'inverse, dans sa simplicité et grâce à un clair partage des responsabilités, le modèle suisse offre de meilleures chances d'éviter les conflits ainsi que leur réparation toujours coûteuse. De ce côté-ci du Jura, quand l'Etat se fait actionnaire, il préfère détenir la totalité du capital, à l'instar de la Confédération pour les CFF ou des communes pour les transports urbains. Au reste, les pouvoirs publics se contentent d'encadrer les gestionnaires d'entreprises par un mandat de prestations périodiquement adapté, leur fixant des objectifs économiques et des conditions sociales à respecter. Ainsi, quand l'emploi est menacé, les partenaires sociaux peuvent jouer pleinement leur rôle au lieu de devoir réclamer d'emblée l'intervention de l'Etat.

Yvette Jaggi



TPG

La divergence perdue

Même si les TPG ont proposé différentes mesures pour améliorer, selon eux, les conditions de travail à la conduite, la section SEV-TPG n'est pas dupe. Les revendications initiales du syndicat restent donc d'actualité: respect et créations de roulements, temps de parcours corrects et temps de terminus garantis à 6 minutes.

«Engager du monde en fonction des départs, ça ne suffit pas!», explique Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV à Genève. «Nous demandons des engagements de personnel qui n'aient pas comme unique objectif de réduire le coût, certes élevé, des heures supplémentaires et des congés non accordés.»



Syndicat et direction ne se sont pas encore mis d'accord sur l'embauche, pourtant nécessaire à tous points de vue.

La proposition de la section SEV? C'est toujours la même: «Ajouter un véhicule sur les lignes et une embauche qui le permette. Les mesures prises par la direction sont les bienvenues, mais totalement insuffisantes, d'où la décision du SEV de ne pas signer d'accord», explique le président de section Vincent Leggiero. Engager du personnel supplémentaire, revendication initiale du syndicat, doit permettre d'améliorer les conditions

de travail. La direction a admis récemment, suite à une rencontre avec la délégation syndicale le 30 septembre, qu'il manquait du personnel et que la pression sur les conductrices et conducteurs était devenue insupportable. Le SEV se réjouit certes de la reconnaissance, enfin, des problèmes existants, mais attend maintenant davantage de mesures fortes. Les employé-e-s restent donc mobilisé-e-s et vigilant-e-s. **Henriette Schaffter**

Changement de gestion de la caisse du personnel CFF

Le personnel CFF agacé

Le changement de gestion des comptes de la caisse du personnel CFF continue de préoccuper nos lectrices et lecteurs.

Beaucoup de collaboratrices et collaborateurs et de pensionné-e-s des CFF ont un compte auprès de la caisse du personnel CFF avec un taux d'intérêt préférentiel. La gestion a été effectuée jusqu'à présent par Postfinance, qui offrait des prestations supplémentaires, comme par exemple une carte de retrait d'argent comptant au Postomat, bien que le retrait d'argent comptant n'ait pas été l'objectif principal de ce compte de dépôt, selon l'avis de la caisse du personnel. En plus du compte de dépôt, il était aussi possible d'ouvrir un compte loyer. Si quelqu'un avait conclu une hypothèque auprès de la Caisse de pen-

sions CFF (et pas de la caisse du personnel) pour l'achat d'un logement, ceci également à des conditions imbattables, cette personne avait besoin d'un tel compte pour payer les intérêts et l'amortissement. Au 1^{er} décembre 2016, la caisse du personnel change de partenaire. Pour des raisons financières, les comptes seront à l'avenir gérés par la Banque hypothécaire de Lenzbourg. Il ne sera plus possible de retirer de l'argent liquide, ce qui énerve – et c'est tout à fait compréhensible – beaucoup les détenteurs de comptes de dépôt qui avaient l'habitude de les utiliser comme des comptes d'épargne normaux. C'est ce que montrent les lettres et les e-mails qui nous parviennent. Celui qui a une hypothèque auprès de la Caisse de pensions CFF doit obligatoirement conserver son compte hypothé-

caire auprès de la caisse du personnel. Mais il n'est plus nécessaire d'avoir aussi un compte de dépôt. Tous les comptes existants seront transférés au 1^{er} décembre à la Banque hypothécaire de Lenzbourg et ensuite, si désiré, le compte de dépôt pourra être soldé. Les hypothèques quant à elles resteront auprès de la Caisse de pensions CFF, seule la gestion des comptes hypothécaires (de la caisse du personnel) est touchée par le changement. Il n'est dès lors pas possible de résilier hors délai une hypothèque fixe, ceci entraînerait des frais élevés. Et au vu de l'intérêt vraiment très avantageux des hypothèques auprès de la Caisse de pensions CFF, il n'y a aucune raison de vouloir procéder à une telle résiliation.

pan/mv

CARNET DE BORD

C'est l'emploi qui change, pas les jeunes!

Les jeunes ne seraient plus intéressés par le syndicalisme. Conférence de presse d'Employés Suisse et enquête dans les principaux syndicats, la chose semble acquise pour les journalistes qui relaient l'affaire. Tirer une seule conclusion d'un constat que font les statistiques – il y a moins de personnes entre 18 et 30 ans qui sont syndiquées, c'est donc que le syndicalisme ne les concerne plus, c'est un peu de la sociologie de bistrot. C'est-à-dire élaborer une théorie sur la base d'un seul élément, du genre «Les jeunes ne veulent pas travailler, regardez le fils de mon voisin qui n'a pas de boulot à 22 ans». Pourtant, cette information a retenu mon attention non pour une question de méthode, mais parce que la minceur des explications données à cette défection mérite qu'on s'y arrête.

L'explication, c'est que le syndicalisme, le collectif, la solidarité, «ça ne parle plus aux jeunes». Ajoutons à cela que les «avantages que l'on reçoit en tant que membre n'intéressent plus les jeunes qui veulent, pour se syndiquer, des cadeaux plus sexy que des vacances dans un chalet de montagne».

Une autre théorie met en avant le fait que l'on serait passé de l'engagement militant total, où l'on sacrifie sa vie privée et ses loisirs à la cause, à un militantisme «distantié», où l'on choisit son rythme et l'intensité de son engagement. Le «nouveau militantisme» plein d'humour et d'imagination aurait la faveur des jeunes, alors que le syndicalisme sclérosé resterait avec ses vieilles badernes.

Ces théories sortent en droite ligne de l'idée que tout est individuel: la motivation, l'implication, le succès... C'est faire l'impasse sur le contexte d'un engagement. Le syndicalisme étant la manifestation d'un mouvement collectif pour obtenir de meilleures conditions de travail, il est peut-être judicieux de rappeler le changement du monde du travail, de l'emploi comme du management. L'entrée dans la vie professionnelle, qui s'est effectuée jusque dans les années 90 relativement tôt, intervient aujourd'hui plus tardivement. Si on trouvait autrefois un emploi à durée indéterminée avec ou sans apprentissage ou études dès 25 ans, ce n'est plus le cas. A partir du moment où l'entrée dans la vie professionnelle signifie pour les jeunes un premier temps précaire, synonyme de contrats à court terme, de chômage, de stages et autres temps d'essai, le fait de s'organiser pour défendre des conditions de travail dont on ne bénéficie pas paraît hors cadre. Car il faut disposer d'un horizon commun, d'une possible stabilisation de sa situation pour s'engager, au moins, dans la défense d'une perspective commune. Les conditions de travail précaires, l'atomisation du travail lui-même, l'enchaînement d'emplois à court terme, cela concourt à un sentiment diffus que la solidarité n'est pas possible, que le commun n'est plus envisageable. Difficile pour les collègues syndiqué-e-s de transmettre le sentiment de solidarité alors qu'il n'est jamais mis en pratique. Ressentir la solidarité, pouvoir compter sur ses collègues, c'est une expérience qui n'existe pas lorsqu'on ne la vit pas. Un peu comme tomber amoureux, ça n'existe que dans les livres si on ne l'éprouve pas!

Au contraire, la précarité renforce la concurrence; l'individualisation est un sentiment d'urgence qui va à l'encontre du collectif. Julian Mischi, auteur d'un ouvrage sur l'organisation syndicale avec pour terrain d'étude un atelier de la SNCF, constate que dans les parcours des syndiqué-e-s, l'engagement intervient lorsque la situation se stabilise. En accédant à un emploi «à statut», on s'organise, souvent parce qu'on a eu un premier souci avec la hiérarchie ou un problème de santé et l'on s'est tourné vers le syndicat.

Nous pouvons faire le même constat en Suisse où, y compris dans un domaine très organisé comme les transports, la première syndicalisation est relativement tardive et elle intervient souvent parce qu'il y a un premier souci dans l'emploi.

Alors, les jeunes: peu syndiqué-e-s? Sûrement, mais ce n'est ni une fatalité, ni un désintérêt. Et il faut prendre pour exemple le salaire minimum de subsistance obtenu par des syndicats anglais d'«inorganisable» (livreurs de repas, coursiers, etc.)[1]. C'est l'horizon de conditions de travail moins précaires qui a permis à ces jeunes de s'engager dans un syndicat. Il n'y a donc pas de fatalité, ni d'individualisme qui tienne!



Valérie Solano

1. <http://terrainsdeluttes.ouvaton.org/?p=6003>

La secrétaire centrale de l'USS analyse les décisions du Conseil national sur la réforme de la prévoyance vieillesse



Gonflement du 2^e pilier

Pour Doris Bianchi, lors de sa session d'automne le Conseil national a rendu la « Prévoyance vieillesse 2020 » complètement inacceptable pour les travailleurs-euses car il prévoit encore plus de cotisations versées aux caisses de pensions mais pas pour l'AVS, où ce serait nécessaire. Et l'AVS recevra le financement nécessaire pour couvrir les rentes des enfants du baby-boom seulement si l'âge de la retraite augmente à 67 ans.

■ **contact.sev:** Comme le Conseil des Etats, le Conseil national veut baisser le taux de conversion minimum qui permet de calculer la rente au moment de la retraite, pour passer de 6,8% à 6%. Le Conseil national veut compenser cette réduction des rentes de 12% seulement au niveau de la prévoyance professionnelle (2^e pilier). Ce qui n'est pas le cas du Conseil des Etats, qui propose d'augmenter les rentes AVS de 70 francs pour les personnes seules et de relever pour les couples le plafond de 150% à 155% des rentes pour personnes seules. Le Conseil national l'a refusé. Qu'en pensez-tu?

Doris Bianchi: Au moins le Conseil national veut maintenir le niveau des rentes mais pour cela il veut gonfler la

prévoyance professionnelle. Celles et ceux qui gagnent plus de 21 150 francs seront assurés sur tout le salaire car la déduction de coordination de 24 675 francs est supprimée. Si quelqu'un gagne 30 000 francs, il paiera donc ses cotisations à la caisse de pensions sur 30 000 francs au lieu de 5325. Mais celui qui gagne moins de 21 150 francs reste exclu du 2^e pilier. De plus, le taux de cotisation pour les 25 à 45 ans passe de 4% à 9%. Dès l'âge de 45 ans il redescend un peu mais là aussi, les cotisations pèsent plus lourd puisque la déduction de coordination tombe. Sur un salaire de 70 000 francs, on devra payer à l'avenir quelque 1500 francs de cotisations supplémentaires à la caisse de pensions.

■ **Qu'est-ce que cela signifie pour les assurés?**

Le salaire net va subir une baisse massive et les employeurs devront aussi payer plus, même si dans certains domaines comme l'artisanat ou la gastronomie, ils n'ont que peu de marge de manœuvre. Tout cela va occasionner des charges salariales sensiblement plus élevées: elles augmenteront dans toute la Suisse de plus de 1%. C'est étonnant que les partis qui proposent cela soient ceux qui d'habitude refusent les augmentations de charges salariales. Les déductions salariales augmenteront aussi pour les caisses de pensions qui assurent des parts subrogatoires,

comme la Caisse de pensions CFF, car là aussi la part obligatoire augmente.

■ **Une telle augmentation des cotisations peut-elle vraiment garantir le maintien du niveau actuel des rentes?**

C'est difficile car le capital des caisses de pensions ne produit que de misérables recettes en ce moment. Dans la situation actuelle avec des intérêts tellement bas, un franc de cotisation versé à l'AVS est beaucoup mieux investi qu'à la caisse de pensions. Des économistes comme Heinz Zimmermann de l'Université de Bâle le disent

« Le gonflement des cotisations versées aux caisses de pensions viendra engraisser tous ceux qui gagnent de l'argent par ce biais. »

également. Une politique des rentes raisonnable devrait viser à investir chaque franc de cotisation de manière efficiente.

■ **Malgré tout, le Conseil national veut regonfler le 2^e pilier. Qui en tire profit?**

Le gonflement des cotisations versées aux caisses de pensions viendra engraisser tous ceux qui gagnent de l'argent par ce biais: les banques, les assurances, les administrateurs des caisses de pensions, les experts en investissement, les courtiers, etc. Jusqu'à présent, plus d'un billion de francs a déjà été accumulé dans le 2^e pilier. Déjà rien que les assurances-vie peuvent encaisser chaque année plus de

600 millions de francs sur des bénéfices garantis.

■ **Le Conseil fédéral voulait limiter ces bénéfices en édictant des prescriptions plus sévères...**

Oui, mais le Conseil national a refusé les prescriptions plus sévères et il a tout fait pour que les assureurs puissent continuer à y gagner: plus de cotisations aux caisses de pensions et un taux de conversion plus bas, soit des rentes plus basses... Le Conseil national veut même permettre aux assureurs d'exiger des contributions supplémentaires parce qu'un taux de

conversion de 6% ne suffirait pas à couvrir les pertes sur les retraites. De telles contributions sont déjà extorquées aujourd'hui aux assurés sous la forme cachée de cotisations risque trop élevées, car celles-ci se situent bien au-dessus des prestations effectivement payées. Le Conseil fédéral aurait voulu stopper ce genre d'abus mais le Conseil national n'en a rien voulu savoir. Grâce à ces nouvelles contributions supplémentaires, les assureurs pourraient à l'avenir renoncer aux cotisations risque excessives.

■ **Les 40,6% de voix pour AVSplus le 25 septembre n'ont pas pesé assez lourd pour faire pencher le Natio-**

nal en faveur d'un renforcement de l'AVS. Selon une enquête, beaucoup ont voté non car ils n'étaient pas convaincus qu'une hausse des rentes AVS serait finançable. Effectivement, la génération du «baby-boom» de 1945 jusqu'à l'émancipation sexuelle due à la pilule contraceptive en 1963 va arriver à l'âge de la retraite. Est-ce que l'AVS risque de s'effondrer?

Non, mais elle a besoin de 1% supplémentaire de TVA pour maîtriser l'augmentation des nouveaux rentiers et rentières. Ceci est tout à fait supportable pour la Suisse. Cependant, le Conseil national met à disposition de l'AVS seulement 0,6% de TVA en plus. En 2018, les 0,3% qui revenaient jusqu'à présent à l'AI et 0,3% en 2021.

C'est trop peu pour pouvoir financer les rentes AVS jusqu'en 2030. Il faut 0,4% supplémentaires sinon l'AVS sera en sous-couverture. Mais la droite compte là-dessus. Elle veut affamer l'AVS avec une politique des caisses vides afin d'obtenir l'augmentation de l'âge de la retraite à 67 ans. Ceci devra arriver automatiquement si le niveau du fonds AVS tombe en dessous de 80% des dépenses annuelles. Et c'est seulement avec une hausse de l'âge de l'AVS que le Conseil national octroiera les 0,4% manquants sur la TVA, seulement en 2035 et 2038.

■ **Le Conseil national a donc préprogrammé l'âge de la retraite à 67 ans?**



Doris Bianchi lors du Congrès de l'USS du 25 octobre 2014.

Parfaitement. Et ceci doit arriver automatiquement. Le peuple n'aura plus son mot à dire car un référendum ne sera plus possible. C'est de la technocratie pure et simple et c'est ainsi que l'on gouverne en Europe. Mais en Suisse nous avons cependant une tradition de démocratie directe: nous voulons pouvoir voter sur des sujets aussi importants que l'âge de la retraite.

■ **Le Conseil des Etats voulait donner à l'AVS 1% de TVA déjà avant 2030, et le Conseil fédéral 1,5%. Mais le Conseil national a prétendu qu'une trop grande hausse de la TVA était antisociale...**

Effectivement, la TVA touche aussi les bas salaires. Mais si elle est utilisée pour le financement des rentes AVS elle n'est pas antisociale puisqu'elle avantage ainsi les bas revenus en particulier, et qu'elle touche la grande majorité des gens. Et puisque les enfants du baby-boom qui entrent en retraite paient eux aussi la TVA, le système est juste.

■ **Le Conseil national a également accepté une motion qui vise à dépolitiser le taux de conversion minimum et le taux d'intérêt minimum de la prévoyance professionnelle: la motion veut soustraire ces taux au droit de référendum à l'avenir. Qu'est-ce que cela veut dire?**

Il est difficile de savoir ce que cela veut dire: est-ce que le taux de conversion minimum doit aussi être fixé par le Conseil fédéral? Ou bien par un quelconque organe d'experts ou par les caisses elles-mêmes, sur la base d'une formule mathématique? Cela signifierait que les caisses ne devraient plus se conformer à aucune obligation et que les assurés n'auraient plus droit à une prestation bien définie. Il n'y aurait dès lors plus de prévoyance professionnelle obligatoire. Mais dans les faits, la Constitution fédérale exige que les rentes issues de l'AVS et

« La droite veut affamer l'AVS afin d'obtenir l'augmentation de l'âge de la retraite à 67 ans. »

des caisses de pensions permettent de « maintenir de manière appropriée le niveau de vie antérieur ». Nous devons dès lors nous en tenir à cet objectif de prestations indépendamment des formules techniques.

■ **Les deux Chambres veulent fixer l'âge de la retraite des femmes à 65 ans: peut-on être aujourd'hui contre cet «ajustement»?**

Si l'on veut l'égalité au niveau de l'âge de la retraite, il faut d'abord s'assurer que les rentes des femmes ne soient plus 37% plus basses que celles des hommes comme c'est le cas aujourd'hui. Ceci est à im-

puter à des salaires plus bas pour les femmes et aux lacunes dues à l'éducation des enfants, période durant laquelle elles n'ont pas cotisé. Pour ces raisons, la hausse de l'âge de la retraite des femmes n'est pas une égalité, mais bien une mesure d'économies sur le dos des femmes, parmi lesquelles beaucoup peinent aujourd'hui déjà à travailler jusqu'à 64 ans.

■ **Le Conseil national veut aussi détériorer les rentes de veuve, contrairement au Conseil des Etats...**

Je trouve scandaleux de vouloir

supprimer les rentes de veuve aux personnes dont les enfants sont grands sous prétexte qu'elles pourraient travailler. Pendant tout le temps où elles ont éduqué les enfants elles n'ont pas eu de revenu et ceci est bien vite oublié. Cela montre bien que certains conseillers nationaux sont à côté de la réalité.

■ **Le Conseil national veut flexibiliser l'âge de la retraite jusqu'à 70 ans. Y a-t-il un danger que l'on doive travailler plus pour pouvoir recevoir une rente acceptable?**

Je vois un très grand danger avec cette flexibilisation du

départ à la retraite jusqu'à 70 ans. Les caisses de pensions sont en train de diminuer toujours plus leur taux de conversion. Elles pourraient dire à leurs assurés: « Si tu veux un bon taux de conversion, tu dois travailler jusqu'à 68 ou 69 ans. » Aujourd'hui déjà cette pression existe de devoir travailler plus longtemps pour avoir une rente suffisante.

■ **Est-ce que nous devons travailler plus longtemps à l'avenir parce que nous vivons plus longtemps?**

L'âge de la retraite doit se calquer plutôt sur le marché du travail que sur l'espérance de vie. Si les gens de plus de 50 ans ont de la peine à trouver du travail et qu'à partir de 55 ans, ils sont carrément écartés du marché, cela n'a aucun sens de viser une augmentation générale de l'âge de la retraite. C'est une question de places de travail et au jour d'aujourd'hui, tout le monde ne peut pas travailler sans problème jusqu'à 65 ans. Il y a une petite quantité de gens qui travaillent au-delà de 65 ans mais ce sont des médecins, des avocats, des cadres. Que ceux qui veulent travailler plus longtemps le fassent s'ils en ont la possibilité auprès de leur employeur, mais cela doit rester des exceptions. Souvent les entreprises sont contentes de voir leurs collaborateurs

âgés partir en retraite. Il y a aussi des jeunes qui ont des difficultés à entrer dans le monde du travail et ils sont bien contents si des postes se libèrent. En outre, c'est une bonne chose si dans notre société les rentiers et les rentières s'occupent de tâches bénévoles en faveur de la collectivité. Il ne faut pas oublier que plus d'un tiers des gens de plus de 60 ans ont des problèmes de santé et qu'aujourd'hui déjà, il leur est difficile de tenir jusqu'à 65 ans.

■ **Quelles corrections devraient être faites par le Conseil des Etats pour que la réforme des rentes devienne acceptable?**

Les rentes des 1^{er} et 2^e piliers doivent suffire pour une retraite décente. Le Conseil national passe clairement à côté de cet objectif car avec le projet proposé, tout le monde devrait payer plus, les jeunes également, et les rentes ne seraient pas meilleures. C'est l'AVS qu'il faut renforcer car là, chaque franc versé est effectivement investi. Une hausse automatique de l'âge de la retraite ne peut pas être acceptée par l'USS, ni un projet qui apporte des détériorations aux assurés alors que la place financière continue à s'engraisser grâce au 2^e pilier.

Markus Fischer

BIO

Doris Bianchi est âgée de 41 ans et a grandi à Reinach BL, avec des parents arrivés d'Ombrie (Italie). Après une maturité moderne, elle a suivi une formation commerciale puis a étudié le droit à l'Université de Bâle (y compris un doctorat). Elle travaille depuis 12 ans à l'Union syndicale suisse et y est aujourd'hui responsable des assurances sociales. Maman de deux enfants, elle habite avec sa famille à Berne et profite de ses loisirs pour s'adonner à la lecture.

Encore plus grande et plus diversifiée: la foire des transports Innotrans à Berlin bat une fois de plus tous les records

Tout le monde parle de « 4.0 », mais reste pourtant dans le concret

L'ère numérique est partout dans les transports publics: c'est ce que l'on entend dans toutes les bouches à l'Innotrans de Berlin. Cependant l'image est tout autre à la foire: les expositions portent surtout sur les nouveautés dans le domaine du rail (et des bus) classique. Les éléments numériques jouent bien sûr un rôle mais l'évolution technique n'apporte finalement pas un changement de système.

3000 exposants de 60 pays ont accueilli en quatre jours plus de 140 000 visiteuses et visiteurs: les dimensions de cette rencontre qui a lieu tous les deux ans à Berlin dépassent toute mesure.

Pourtant, si l'on se lance à la recherche du thème omniprésent « Transport 4.0 », le chemin ne mène pas dans les halles d'exposition mais plutôt dans les salles de conférence: les exposés des politiciens et des économistes ont comme point de mire la révolution numérique et la déclaration qui revient tout le temps est: « Cela viendra bien plus vite que ce que l'on pourrait penser. »

La foire, quant à elle, montre une tout autre image: beaucoup de nouveautés présentées à Berlin sont des éléments des transports publics classiques.

Le bien apprécié « Giruno »

Un exemple typique est le train du Gothard commandé par les CFF et construit par Stadler

baptisé « Giruno » (Stadler continue à le proposer sous la désignation EC250 car le nom romanche qui signifie « busard » ne semble pas être suffisamment compréhensible). Il s'agit du premier train à grande vitesse avec plancher complètement surbaissé et dans l'aménagement intérieur, divers éléments fort appréciables sont présents. Par exemple, les espaces pour les bagages sont placés à l'intérieur des compartiments; emplacement sûrement obligé sur le plan technique pour boucher certains passages mais ils y sont aussi très utiles aux voyageurs. On remarque en outre dans la version présentée que les sièges des deuxièmes classes peuvent aussi être réglés et qu'en plus des deux toilettes, il y a aussi un pissoir. Pour le cas où les hommes voudraient se soulager en restant debout à 250 km/heure...

Beaucoup de nouveautés dans ce train sont d'ordre numérique, comme par exemple

l'écran qui indique le taux d'occupation de la voiture. Le fabricant a prévu un affichage très précis mais les CFF ont voulu se limiter aux trois bonshommes que l'on peut aussi voir sur l'horaire online. Cette information n'est par contre pas affichée sur les écrans dans les gares.

Longévité et changement

Avec un véhicule qui a une espérance de vie de 40 ans au minimum et un tunnel qui doit être utilisé durant au moins un siècle, c'est une bonne chose de constater que le transport des personnes n'est pas voué à disparaître de sitôt, même si le numérique envahit tout.



Dans le « Giruno », affichage du taux d'occupation des voitures avec de petits bonshommes, comme sur les horaires.

Une image similaire apparaît si l'on recherche des offres dans les deux secteurs qui intéressent le public: la vente des billets et la conduite des trains. Alors que le chef du SOB (qui est bien sûr aussi venu à Berlin) rêve de trains sans personnel de conduite sur le tronçon du Voralpenexpress, dans ce domaine aussi les produits présentés montrent que le monde ne change pas si vite.

Le Chemin de fer régional Berne-Soleure présente avec fierté sa nouvelle technique de conduite qui, grâce à la commande à distance, permet de réagir rapidement et automatiquement en cas de modification par rapport à l'horaire. La nouveauté étant que le système recommande au mécanicien ou à la mécanicienne de locomotives une vitesse adaptée; pour l'instant, cette information est donnée par transmission radio. Cette modernisation ne doit pas entraîner des suppressions de personnel mais plutôt permettre aux

chefs-circulation de se concentrer sur des tâches plus complexes et de maîtriser la densité du trafic sans personnel supplémentaire. Si l'on écoute autour de soi, on entend toujours parler de l'an 2030 comme date butoir pour une entrée dans une complète automatisation.

Plutôt « Cibo » que « Bibo »

En ce qui concerne les automates à billets, il est évident que de pouvoir charger les titres de transport sur des supports numériques fait partie aujourd'hui de l'offre standard, mais au vu des imprimantes à billets exposées, il semble clair que les fabricants continuent à miser sur les moyens conventionnels. Les nouvelles technologies sont surtout axées sur l'utilisation du téléphone portable. Mais elles ont mis au rancart une tendance des dernières années qui visait à ce que les voyageurs soient directement reconnus dans les trains: l'abréviation Bibo – be

in, be out – signifiait effectivement que les voyageurs étaient identifiés automatiquement à l'intérieur des voitures. Actuellement, la nouvelle mode c'est plutôt le « Cibo », qui signifie check in, be out: les voyageurs se font reconnaître en montant dans le moyen de transport, et lorsqu'ils en descendent le système le constate automatiquement. Une application est testée en ce moment dans quelques régions suisses.

La Chine, le pays du rail

On entend souvent que l'avenir est en Asie. Avec ce rythme d'une foire tous les deux ans, on ne voit pas seulement toujours plus de visiteurs asiatiques, qui sont reconnaissables au nombre impressionnant de photos qu'ils font devant chaque stand (... il y en a d'autres qui font pareil). Mais la présence accrue d'exposants venus d'Extrême-Orient est également impressionnante. Parmi eux, beaucoup de Chi-



L'industrie ferroviaire suisse s'est présentée avec un imposant pavillon à trois étages; elle est en concurrence directe avec le plus grand constructeur de véhicules du monde, l'entreprise chinoise CRRC.

nois. Les constructeurs ferroviaires de ce pays sont venus en force à Berlin. Par contre le stand des USA pas très loin est presque insignifiant.

L'avenir: les véhicules électriques

Une tendance évidente est la recherche de nouvelles formes de tractions électriques: divers fabricants ont présenté des bus électriques rapidement rechargeables, et Alstom a par exemple présenté un nouveau train régional à propulsion par pile à combustible. Un petit coin de la foire est réservé aux

inventeurs. On trouve là des petits véhicules qui se déplacent de manière autonome sur la route, et qui se forment en trains pour les longs trajets. Et dans divers endroits on étudie des idées sur la manière d'utiliser les espaces au-dessus des routes pour les moyens de transport de masse. En résumé: dans les esprits, le « transport 4.0 » a déjà lieu, mais le chemin jusqu'au rail et à la route est encore long.

Peter Moor



Pour la première fois à Berlin: le train du Gothard « Giruno » de Stadler, ou du moins 5 pièces sur 11.



Bus électriques rapidement rechargeables déclinés en plusieurs versions.



Une idée intéressante venue de Chine: les voitures sur la route et au-dessus, d'énormes bus sur des rails.

INFO

Présence de la Suisse à Innotrans

Comme d'habitude, la Suisse était présente à l'Innotrans avec de nombreux exposants. Elle a bien allié ses forces cette année: la « Swissrail Industry Association », l'association des entreprises d'industrie ferro-



Stadler et Swissrail côte à côte.

viaire, était bien visible avec deux grands pavillons. Stadler Rail était également très active et s'affichait sur son propre stand directement à côté de Swissrail. Stadler présentait également divers véhicules à l'extérieur. Mis à part le « Giruno », également des trains RER et une voiture-couchettes pour les chemins de fer d'Azerbaïdjan. Contrairement aux précédentes expositions, les CFF ont renoncé à être présents. Plusieurs fois, ils ont livré bataille avec d'autres compagnies de chemins de fer fédéraux pour montrer le stand le plus grand, le plus beau, le plus coûteux... Mais cette année les CFF n'étaient pas là. Tout de même, ils étaient visibles au travers des produits de leurs fournisseurs: depuis les trains jusqu'aux automates à billets, en passant par les affichages d'informations pour les voyageurs. Si cette toute nouvelle modestie devait avoir un lien avec le fait que simultanément à la foire de Berlin, le programme d'économies Railfit 20/30 a été présenté à Berne, cela serait pour le moins un signe de clairvoyance.

pmo

La Conférence CCT CFF et CFF Cargo s'est penchée sur RailFit 20/30

« Il s'agit maintenant d'être ensemble pour combattre ce démantèlement social. »

Giorgio Tuti



RailFit 20/30: la base du SEV se rebiffe

La conférence CCT CFF et CFF Cargo s'est penchée le 6 octobre sur RailFit 20/30 et a voté deux résolutions contre ce projet. Dès le 27 octobre, des assemblées du personnel sont mises sur pied partout en Suisse.

Le projet qui se glorifie d'être «fit» se dévoile sous forme de véritable cure d'amaigrissement. Maintes suppressions sont annoncées avant tout au niveau du personnel: d'une part il y aura moins de postes et d'autre part, également moins de salaire pour celles et ceux qui resteront aux CFF. Et même au

détriment des pensionnés, les CFF et leurs conseillers trouvent des moyens de faire des économies. Les CFF n'ont pas tenté d'examiner des mesures d'économie sensées, ils ont fixé les objectifs à atteindre, et les méthodes utilisées pour y parvenir sont plus que discutables. Ils ne font aucune fauteur à leur personnel.

Lors de la conférence CCT de jeudi dernier, date fixée il y a plus d'une année, on devait discuter de la participation ancrée dans la CCT. C'est le but d'une telle conférence et c'est ainsi que nous travaillons: le SEV, en tant que représentant du personnel, n'a encore jamais présenté de revendications sans en référer à sa base,

mais a toujours recherché le compromis dans l'intérêt du personnel. Les CFF par contre n'ont pas suivi le chemin habituel qui, pourtant, avait fait ses preuves. On avait décidé en partenariat social de renoncer pour l'instant à des négociations salariales mais l'entreprise a asséné un nouveau coup: elle

annonce une déduction qui allégera encore le porte-monnaie de son personnel. Et en supprimant les Rail Checks, elle empêche les pensionnés de voyager puisque les prix ne font qu'augmenter. Au vu de cette situation, il est compréhensible que les syndicalistes ne veuillent pas rester dans le «courant normal». La réponse doit être claire.

Lors de la conférence CCT, les délégué-e-s ont décidé de ne pas discuter sur les thèmes figurant à l'ordre du jour. Au lieu de cela, ils ont débattu des mesures à prendre pour ramener à la raison la direction des CFF. Les résolutions (voir en page 12) sont une manière douce. Mais en plus, nous allons nous mobiliser, recruter des nouveaux membres et nous préparer à des mesures plus dures. Les cheminots font du bon travail. En tout cas ceux de la base. Malheureusement, on ne peut pas en dire autant de la direction des CFF. Comment faut-il comprendre cette provocation vis-à-vis du personnel? Et comment faut-il réagir? Le vent a tourné. Le SEV se prépare. Ce n'est pas le moment de faire l'autruche, il faut réfléchir à la lutte. Pour l'avenir.

Peter Anliker/mv

Pension d'invalidité professionnelle – une prestation nécessaire en danger

Nous savons tous ce que signifie communément la notion «d'invalidité». Cependant, dans le milieu des assurances, on fait généralement la différence entre une incapacité de gain et une invalidité professionnelle. Une incapacité de gain signifie une impossibilité de gagner sa vie suite à une maladie ou une infirmité (complète ou partielle). Il s'agit par contre «d'invalidité professionnelle lorsque l'assuré actif, pour des raisons de santé, n'est plus en mesure d'effectuer ses fonctions antérieures et qu'une autre activité ne peut raisonnablement pas lui être confiée et qu'il n'a pas droit à une rente AI ou seulement à une rente partielle AI (25%, 50% ou 75%)». C'est ce que stipule l'article 40 du règlement de prévoyance de la Caisse de pensions CFF. Les cas se multiplient et ne se limitent pas aux traditionnelles hernies discales. Une invalidité professionnelle

peut avoir des causes très diverses (qu'elles soient accidentelles ou liées à une maladie) et cela peut se manifester par différents maux: il y a par exemple l'agent de manœuvre de 50 ans qui ne peut plus marcher à cause d'artères bouchées dans les jambes; il effectue une réhabilitation avec succès mais ce n'est plus la peine de songer à travailler dans les voies. Une myopie qui s'aggrave peut empêcher une spécialiste en interventions d'effectuer son travail, une allergie peut immobiliser un employé du nettoyage, une dépression un informaticien. Les accidents (professionnels) peuvent avoir des répercussions psychiques ou physiques graves qui ne disparaissent pas forcément suite à un traitement thérapeutique.

Les prestations massacrées

Aux CFF, les employés qui souffrent d'une telle invalidité profes-

sionnelle ne sont pas transférés au CMT. Si après un délai de réintégration de 2 ans, il n'est pas possible de continuer l'activité professionnelle, on en vient à prononcer une «mise à la retraite pour raison médicale». Cela signifie que quelqu'un qui ne reçoit pas de rente AI se voit octroyer par la CP CFF une «pension d'invalidité professionnelle» et une «rente de compensation AI». La condition pour cela est que la personne touchée ait travaillé au moins pendant 10 ans aux CFF et qu'elle ait au moins 50 ans. Si une occupation à temps partiel est envisageable, il suffit que la personne ait au moins travaillé pendant 10 ans dans l'entreprise. Cette rente est versée par la CP CFF mais elle est financée par les CFF. C'est la raison pour laquelle les CFF voient ici un «potentiel d'économie». Et qu'ils projettent de durcir les conditions d'octroi d'une retraite médicale: les em-

ployé-e-s devront avoir travaillé durant 25 ans aux CFF et avoir au minimum 55 ans pour pouvoir recevoir une telle rente pour des raisons médicales. Et puisque simultanément les CFF veulent répercuter la moitié des primes de risque de la CP CFF sur les assurés, le personnel devra supporter une hausse supplémentaire de la déduction salariale tout en subissant la baisse de cette prestation. Et comme si cela ne suffisait pas: les CFF ont lancé, simultanément à RailFit20/30, un projet nommé «Pont» qui vise à supprimer 11,2 postes parmi les 90 collaboratrices et collaborateurs du CMT, du management de la santé et du service social. Ainsi les personnes accompagnées auront moins de chance de trouver un emploi. Et le nombre de personnes dans cette situation ne pourra qu'augmenter au vu des suppressions de postes promises par «RailFit20/30».

pan/mv



Discours combatif du président Giorgio Tuti lors de l'assemblée des délégué-e-s.

ASSEMBLÉES

Le SEV l'avait annoncé: il y aura 7 assemblées dans toute la Suisse. En Suisse romande à:

Genève: jeudi 27 octobre
19h 15, Café-Restaurant de l'Union, rue des Gares 19, 1201 Genève

Lausanne: lundi 31 octobre
18h, Espace Dickens, av. d'Ouchy 9, 1006 Lausanne

Yverdon-les-Bains
vendredi 4 novembre, 16h, Café Le Tempo, Quai de la Thièle 3, 1400 Yverdon-les-Bains

Inscription en scannant le code QR.



En Suisse alémanique ce sera le 2 novembre à Zurich, le 4 novembre à

Olten et le 7 novembre à Berne. Au Tessin, le 3 novembre à Bellinzona.

Cotisations à la Caisse de pensions: le personnel doit trinquer? Pas si vite les CFF!

Parfois, c'est une bonne chose de consulter avec attention sa fiche de salaire. On n'y trouve pas seulement le montant du salaire et des indemnités, mais aussi les déductions: AVS/AI, AC, CP, AANP. Pour la Caisse de pensions, celle-ci se compose de la cotisation dite «risque» et de la cotisation «épargne». La cotisation risque se monte selon la loi à «3 à 4% du salaire assuré». Elle sert au financement des prestations en cas de décès et d'invalidité, et toutes les cotisations sont versées dans un pot commun; elles n'ont donc pas de lien direct avec l'assuré. Il n'y a pas de libre passage. Le versement de la cotisation risque débute le 1^{er} janvier de l'année des 18 ans. Cette assurance a quelques similitudes avec l'AVS en ce qui concerne l'obligation de payer des cotisations et son financement. Et le niveau des prestations offertes ne se base pas sur les primes versées. La situation est tout autre en ce qui concerne les cotisations

d'épargne qui servent au financement des rentes des caisses de pensions et qui sont calculées personnellement pour chaque employé-e, avec un intérêt également personnalisé. Lors du droit à la rente, le capital (souvent appelé «capital vieillesse») atteint un certain montant qui définit le montant de la rente selon la formule «capital x taux de conversion». L'assurance vieillesse est obligatoire dès la 25^e année, mais la plupart des caisses de pensions prévoient une entrée plus tôt, les CFF par exemple l'ont fixée à 22 ans. Selon la loi, la cotisation d'épargne minimum se situe, selon l'âge de la personne assurée, entre 7% et 18%, mais comme pour la cotisation risque, la moitié doit être prise en charge par l'employeur. Aux CFF, le règlement (qui peut prévoir pour l'employeur de meilleures conditions que le minimum légal) prévoit une cotisation d'épargne entre 7% et 11,5%.

Les employé-e-s des CFF qui consultent leur fiche de salaire constateront ainsi qu'une déduction est

faite pour la cotisation d'épargne, mais pas pour la cotisation risque. Cette dernière se monte, selon le règlement de la Caisse de pensions CFF, à 2% de la masse salariale et est prise en charge entièrement par les CFF. Seuls les employés ayant jusqu'à 22 ans paient une cotisation risque de 0,5% de leur salaire, et autant est versé par les CFF.

Le personnel appelé à payer la moitié de la cotisation risque

Dans le cadre des mesures d'économie, les CFF veulent cependant modifier le règlement et répercuter la moitié de la cotisation risque sur le personnel, via une déduction salariale. 1% du salaire assuré devra donc être déduit, ce qui signifie une réduction de salaire de 0,8% que toutes et tous remarqueront sur leur fiche de paie. Pour les employé-e-s, peu importe la raison de cette diminution: si le chiffre qui figure sur leur bulletin de salaire diminue, il s'agit bel et bien pour eux d'une réduction de salaire!

Le hic? Les CFF ne peuvent modifier unilatéralement ce règlement, comme l'a confirmé l'avocat Hermann Walser à la Caisse de pensions qui l'avait mandaté pour trancher cette question. L'avocat a écrit à la Caisse de pensions CFF que l'employeur ne pouvait ni «réduire la part de cotisation risque, ni modifier unilatéralement le financement supplémentaire du capital épargne», et de continuer: «Le seul moyen pour réduire, respectivement modifier les cotisations est de procéder à une modification ordinaire du règlement». C'est le Conseil de fondation de la Caisse de pensions CFF, qui est composé pour moitié de représentants de l'employeur et pour moitié de représentants des employé-e-s, qui est compétent pour une telle révision. Ceci laisse entrevoir une chance de stopper ces projets de démantèlement et cette baisse des salaires qui menace tout le personnel des CFF.

pan/mv

La Conférence CCT planche sur les conséquences de Railfit 20/30

«Tout le monde est touché par les baisse de prestations»

Le programme d'économies Railfit 20/30 des CFF est traité en priorité lors de la conférence CCT CFF/CFF Cargo. Les délégué-e-s adoptent à l'unanimité deux résolutions.

Avant même que la conférence CCT de jeudi dernier ne commence véritablement, le président SEV Giorgio Tuti appelle les délégués à revoir l'ordre du jour afin de se concentrer sur le programme Railfit 20/30. Les 110 participant-e-s acceptent la proposition. La discussion sur Railfit est lancée.

Faux sentiment de sécurité

Les sous-fédérations directement touchées par les suppressions de postes, comme AS par exemple, annoncent que beaucoup de collègues envisagent une réorientation. Celles et ceux qui conservent leur poste ont peur d'une surcharge de travail car la fluctuation naturelle ne résoudra pas tous les problèmes. Dans les catégories professionnelles qui ne sont pas touchées par les suppressions de postes, les esprits sont calmes. Mais nous devons parvenir à motiver ces personnes de s'activer



Unanimité lors des votes des résolutions.

contre Railfit. Andreas Menet, président central ZPV, prévient qu'il faut se méfier du faux sentiment de sécurité. Beaucoup de collègues ne sont pas encore du tout conscients des répercussions de Railfit.

Andreas Menet exprime la solidarité de la ZPV avec d'autres groupes professionnels et à la fin de la conférence CCT, les autres participant-e-s font de même en acceptant à l'unanimité les résolutions contre le démantèlement programmé par Railfit.

Tout le monde est touché

Giorgio Tuti en appelle à la solidarité entre les catégories professionnelles car la nouvelle répartition paritaire de la

cotisation risque de la CP CFF et les changements au niveau de l'invalidité professionnelle concernent chacun et chacune d'entre nous. Concernant l'invalidité professionnelle, nous allons au-devant d'une grave détérioration des conditions et d'un grand démantèlement des prestations. Les CFF ne seront plus sous pression pour réintégrer le personnel concerné. Jusqu'à présent, cela leur coûtait effectivement moins cher qu'un transfert dans l'invalidité professionnelle. Et c'était une bonne raison pour les inciter à trouver des solutions de réintégration acceptables pour les personnes touchées. Giorgio Tuti souligne le fait que la CCT n'est pas figée dans le

béton et qu'elle sera renégociée en 2018. «Au plus tard en 2018, tout le monde sera concerné. Soit nous tirons tous à la même corde, soit nous perdons», déclare Giorgio Tuti. Celles et ceux qui ne se sont pas sentis concernés par Railfit jusqu'ici doivent être informés des répercussions effectives et mobilisés pour la lutte. «Je souhaite que nous cessions enfin de nous regarder le nombril et que nous essayions de défendre notre CCT tous ensemble», conclut Giorgio Tuti.

Karin Taglang/mv

RailFit et Herr Meyer sont aussi à l'honneur du travail de la cabaretiste Uta Köbernick sur youtube. En allemand.

POLITIQUE

Une motion contre le McKinsey-Express

Le conseiller national et secrétaire syndical SEV Philipp Hadorn (PS/SO) a déposé une motion au Conseil national contre RailFit 20/30 afin de sauvegarder les intérêts du personnel. Il demande au Conseil fédéral de stopper immédiatement le programme. Il exige en outre qu'un cadre institutionnel soit imposé aux CFF afin d'assurer le maintien d'un bon service public. A l'avenir, les CFF doivent établir leur planification afin de garantir la qualité et la quantité de leurs prestations sans mettre en cause la sécurité. En outre, lors de la planification, il s'agit de tenir compte des intérêts des passagers, du personnel, mais aussi des régions et des milieux économiques. «Notre système de transports publics fonctionne bien et représente une base fondamentale pour le tourisme, l'industrie et le commerce. Il joue en outre un rôle décisif dans la cohésion nationale», affirme Hadorn.

kt/mv

La base dit «non» au démantèlement social induit par RailFit 20/30!

Les délégué-e-s de la Conférence CCT CFF du 6 octobre ont adopté deux résolutions avec les requêtes suivantes à l'intention de la direction des CFF:

- La direction des CFF doit immédiatement retirer les mesures prévues dans le domaine des cotisations-risque et de l'invalidité professionnelle et renoncer à ces mesures qui pénalisent le personnel.
- Les CFF doivent rester un employeur attractif et continuer de prendre leurs responsabi-

lités sociales.

■ Maintenir les emplois

Dans le contexte du programme de démantèlement RailFit 20/30, les CFF ont annoncé entre autres qu'ils veulent faire supporter au personnel la moitié des primes de risques de la Caisse de pensions CFF. Cela signifie concrètement que les primes de risques seraient à l'avenir supportées paritairement, à raison de 0,8 % du salaire brut pour les salarié-e-s et l'employeur. En d'autres termes, il s'agirait

pour les salariés d'une baisse de salaire à la fin du mois. La répartition des cotisations-risque est de la compétence du Conseil de fondation de la Caisse de pensions CFF. L'employeur ne peut en décider unilatéralement, mais surtout cette répartition constitue un élément important des conditions d'emploi négociées avec les partenaires sociaux. La modifier de manière unilatérale est contraire à la bonne foi et porte atteinte aux rapports entre les partenaires sociaux, ce d'autant plus qu'elle intervient

alors que les parties ont convenu de renoncer aux négociations salariales qui pourraient justement atténuer les conséquences négatives du changement de répartition pour le personnel. En outre, les CFF ont dénoncé la convention passée avec la CP CFF pour l'application de l'invalidité professionnelle au 31.12.2016. Les CFF sont disposés à négocier d'autres règles avec la CP CFF. Mais leur objectif est clairement de réaliser dans ce domaine également de juteuses économies sur le dos du personnel. Les

conséquences en seraient dramatiques, en particulier pour le personnel actif dans les professions dites de monopole. En outre, les CFF se départiraient de leurs obligations de créer des postes de travail destinés à l'intégration et ils pourraient ainsi prononcer encore plus de licenciements. Le SEV est intervenu auprès de la Direction des CFF en exigeant que ces deux mesures soient retirées. Avec ces résolutions, la Conférence CCT CFF montre sa détermination à combattre RailFit 20/30.

pan/vbo

Section ZPV Léman

Discussions constructives autour d'un café

Une bonne vingtaine de personnes est passée au Café de l'Union à Genève le mardi 4 octobre, conviée par la section ZPV Léman à un café syndical. Succès sur toute la ligne.

L'objectif de la journée organisée à Genève était d'accueillir un maximum de personnes travaillant dans les trains, en allant des agents de train aux employés Micronic (enquêtes sur les parcours des voyageurs), cela afin de partager leurs sentiments, leurs soucis et autres le temps d'un café.

Les personnes concernées ont joué le jeu, puisqu'une bonne vingtaine a poussé la porte du Café de l'Union. Même s'il en attendait davantage encore, Vladan Djordjevic, membre du comité composé de cinq personnes, est satisfait. La rencontre a permis de savoir où se situent les problèmes et de définir là où il faut maintenant s'orienter dans le travail de la section.

Résultats concrets

Lors de la journée, deux collè-



Autour d'un café pour parler de problèmes concrets: le café syndical, une formule qui paie.

gues se sont déclarés prêts à s'investir aux côtés du comité en place, ce qui est une très bonne chose. Pour rappel, la section ZPV Léman avait été contrainte au repos forcé durant plusieurs mois, n'ayant plus les forces vives à disposition pour réaliser un vrai travail syndical.

Au chapitre des problèmes rencontrés par le personnel des trains, il y a toujours SOPRE (pour «Simulation, optimisa-

tion et planification des ressources»), et les agressions et accidents de personnes, qui laissent les employés parfois traumatisés.

Quant aux employés Micronic (car il faut avouer que les hommes sont très rares, voire inexistant dans ce métier), qui réalisent les enquêtes sur les parcours des voyageurs, elles sont prêtes à demander une réunion avec leur chef au niveau national pour traiter de

la problématique du temps partiel dans leur job.

Les secrétaires syndicaux ont également pu prendre note de plusieurs cas individuels et soutenir les membres en conséquence (voir encadré). Parler de ses soucis, échanger, ça fait toujours du bien et ça mène à des actions très concrètes. Cela a été démontré une fois de plus lors de ce café syndical.

Henriette Schaffter

INFO

Une facture de taxi qui passe mal

José, agent de train national, se souviendra de sa fin de service à mi-avril 2016. Suite au retard de son train, il loupe les deux correspondances qui lui permettaient de rentrer chez lui et est donc contraint de prendre un taxi pour rentrer (de Genève à Renens VD) et se reposer avant de reprendre le service le lendemain à midi. Il utilise pour cela un bon de taxi, comme il l'a déjà fait à quelques occasions dans des cas similaires. Mais la direction refuse cette fois-ci de payer le taxi et lui retire le montant de son salaire! Il fait alors appel à Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical SEV, qui prend les choses en main pour défendre cet employé qui n'avait pas pu faire entendre raison à son employeur. « Ils m'ont dit que ça dépendait de qui travaillait ce jour-là, ce que j'ai un peu de mal à comprendre de la part d'un aussi grand employeur que les CFF. La personne ayant traité mon dossier cette fois-là estimait que j'étais à destination à Genève, ayant cette ville comme lieu de service », explique José. Après un passage par le service de protection juridique SEV, et au bout de six mois, les frais vont lui être remboursés, comme il se doit! Morale de l'histoire: ne pas hésiter à prendre contact avec le SEV en cas de litige.. **Hes**

INFO

Voici la nouvelle section LPV BLS!

Depuis vendredi, les trois sections LPV du BLS, Aare, Emmental et Lötschberg forment désormais la section LPV BLS. Le but de cette fusion est limpide: l'unité de la LPV sur le terrain doit favoriser son développement au BLS. La nouvelle section peut ainsi apparaître plus forte et plus attractive. Ce qui doit favoriser le recrutement de nouveaux membres tandis



Le comité: Marcel Maurer, Rolf Brunner, René Knöpfel, Stephan Beyeler, Marc Ulrich et Beat Wyssen. Manque Andrea Bart.

qu'elle peut aussi améliorer

les liens entre les différentes

régions. La vice-présidente du SEV, Barbara Spalinger, et le secrétaire syndical en charge du BLS, Michael Buletti, sont convaincus des bienfaits de cette fusion. «Je vous encourage à devenir une section jeune et vivante», a relevé Barbara Spalinger lors de l'assemblée de fondation. Et c'est bien l'intention des membres de la nouvelle section. Ils sont motivés et

regardent vers leur avenir commun. René Knöpfel est président. La vice-présidence est occupée Rolf Brunner et Marcel Maurer. Marc Ulrich (caissier), Andrea Bart (secrétaire), Beat Wyssen (mutations) et Stephan Beyeler (recrutement) complètent le comité. Le président central LPV Hansruedi Schürch est venu apporter son énergie à la nouvelle section. **kt/vbo**

Sections

- Samedi 29 octobre**
dès 10h
Hôtel de Ville
Bulle
- **VPT du Jura**
Appel à participer à la journée VPT romande
- Chers membres, la section VPT du Jura, CJ/Mont-Soleil vous invite à participer à cette assemblée et vous prie de vous inscrire auprès de votre secrétaire (079 284 48 90, ou par e-mail: alain.gigon53@bluewin.ch) jusqu'au 15 octobre, dernier délai.
Départs: de Saignelégier à 6h20, de Tramelan à 6h03 pour La Chaux-de-Fonds-Neuchâtel-Fribourg-Bulle. Venez nombreux!
Le secrétaire: Alain Gigon
- Samedi 29 octobre**
dès 10h
Bulle
Restaurant de l'Hôtel de Ville
- **TL-LEB**
Invitation à participer à l'assemblée romande VPT organisée par la section tpf Autobus
- Pour les inscriptions, s'adresser au président de section Carmelo Scuderi par e-mail à l'adresse scucar@gmail.com ou bien par téléphone au 076 357 03 13. Le dernier délai d'inscription est le 15 octobre 2016.
- Lundi 31 octobre**
19h30
Maison du peuple
Chauderon
Lausanne
- **TL-LEB**
Conférence CCT
- Validation du cahier de revendications pour le renouvellement de la CCT. Venez nombreux pour défendre vos conditions de travail!
- Judi 3 novembre**
16h
Zurich HB
Salle de conférence Sihl
- **VPT Services ferroviaires**
Assemblée des membres
- Invitation et ordre du jour seront envoyés par la poste. Tous les membres sont invités à l'assemblée ainsi qu'à l'apéritif qui suivra. Prière de s'annoncer d'ici le 17 octobre auprès d'Ely Wüthrich: info@ely.ch ou 079 287 50 50.
- Vendredi 4 novembre**
18h
Restaurant Le Tempo
Rive Gauche,
Quai de la Thièle
Yverdon
- **TS Romandie**
Assemblée d'automne
- Nous invitons nos membres ainsi que les travailleurs et travailleuses temporaires à notre assemblée d'automne. Au programme: l'élection du comité dans son ensemble. Les membres vont recevoir l'invitation en même temps que l'agenda SEV. Après l'assemblée, un apéritif ainsi qu'un repas sont organisés pour les membres, et payés par la section TS Romandie. Le comité compte sur votre présence en nombre.
Willy Wenger
- Mercredi 16 novembre**
19h45
Hôtel de la Gare
Château-d'Œx
- **VPT MOB**
Assemblée générale
- Tous les actifs et les retraités sont invités à l'assemblée générale. Pour les actifs, l'ordre du jour est affiché dans les locaux. Nous nous réjouissons de vous retrouver nombreux.
Votre comité de section
- Mercredi 16 novembre**
18h15
Hôtel Continental
Lausanne
- **AS Ouest**
Assemblée d'automne
- Notre invité sera Dominique Bugnon, chef de l'information du DETEC (Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication). L'assemblée sera suivie d'un repas offert par la section. Pour des raisons d'organisation, nous vous prions de vous inscrire pour le repas jusqu'au 9 novembre auprès de: SEV AS Ouest, case postale 1310, 1001 Lausanne, par e-mail à ouest@as-online.ch ou par téléphone au 078 825 66 90.
- Mardi 22 novembre**
19h30
Maison du peuple de Lausanne
(salle n° 4 Jean Villard)
- **TL**
Assemblée des jubilaires
- Un film à définir sera projeté accompagné d'un apéritif dînatoire. Venez nombreux fêter nos jubilaires et leurs longues années de fidélité syndicale...

Loisirs

- Samedi 5 novembre**
14h15 (rendez-vous à la gare de Berne)
Niederwangen
Magnet
Trainingszentrum
- **Jeunesse SEV**
Grimpe – le travail d'équipe, c'est important
- Quand on veut aller plus haut, on a besoin d'une bonne équipe, à qui on peut faire confiance. Nous allons expérimenter la grimpe avec un encadrement professionnel dans une salle de grimpe. Nous nous retrouverons à 14h15 à la gare de Berne et nous rendrons en train ensemble jusqu'à Niederwangen. Le cours d'introduction dure deux heures.

Sous-fédérations

- Samedi 29 octobre**
dès 9h
Bulle
Hôtel de Ville
- **Journée VPT Romandie**
Assemblée régionale
- Organisée par la section VPT tpf autobus
Infos sur www.vpt-online.ch
- Mardi 22 novembre**
9h45
Auberge de Rosé
- **ZPV Ouest**
Assemblée régionale Ouest
- Délai d'inscription: le 12 novembre. Il est également possible de s'adresser au président de la section organisatrice, Daniel Mollard, tél. 079 433 95 30, e-mail: damollard@bluewin.ch
- La manifestation est organisée par la section de Fribourg. Dès 9h15, il sera possible de prendre un café/croissant offert par la section. Dans les actualités, il y aura des informations sur les dossiers brûlants en cours tels que les actualités et nouveautés de notre profession, et bien plus encore. L'invité compétent, le conseiller national (PS) Jean-François Steiert, informera sur la situation politique. Les représentants de la commission du personnel parleront de leur travail. Tous les membres intéressés de la ZPV, les apprenants et les pensionnés sont cordialement invités. Pour le repas de midi qui suivra l'assemblée, prière de vous inscrire sur les listes affichées dans les locaux du personnel. Les pensionnés et les invités peuvent s'annoncer auprès de Safiri Irvin par natel au 078 699 07 45 et/ou à l'adresse e-mail irvin04@hotmail.com.

Pensionnés

- Mardi 18 octobre**
8h20
Farvagny
- **Société des retraités et pensionnés des transports publics et affiliés de la région lausannoise**
Sortie chasse
- Départ du Vélodrome et des Croisettes en direction de Bulle pour une visite du Musée grüérien. On continue jusqu'à Farvagny, au restaurant du Lion d'Or où nous sera servi un repas chasse (viande de porc pour ceux qui ne mangent pas de chasse). Retour à Lausanne.
Prix de la course: 90 francs.
Pour tout renseignement et inscription: Roland Bergmann au 021 624 64 14 ou 079 688 57 16, ou Franco Cerise au 021 652 83 07 ou 079 342 69 78.
- Judi 10 novembre**
dès 10h30
Restaurant
Riverside Brigade
- **PV Valais**
Assemblée d'automne
- Le prix du repas en commun est fixé à 30 francs (apéritif, menu, boissons et café). L'apéritif sera servi pendant la visite de l'installation de trains miniatures au sous-sol. Peter Bodenmann sera notre orateur et nous informera sur les thèmes d'actualité. Le comité espère une bonne affluence. Les inscriptions se font comme d'habitude auprès de Walti Schmid: wal.schmid@bluewin.ch (téléphone 079 872 38 37). Le délai d'inscription est fixé au 7 novembre.

Décès

- Azzarello Lorenzo**, retraité, Meyrin; décédé dans sa 83^e année. VPT TPG Retraité(e)s.
- Biaggi Carlo**, chef de service externe, Fiesch; décédé dans sa 95^e année. PV Valais.
- Hiertzeler Jean-Louis**, chef d'équipe, Bienne; décédé dans sa 68^e année. PV Biel-Bienne.
- Hubert Marie**, veuve d'Auguste, Genève; décédée dans sa 95^e année. PV Genève.
- Kaltenrieder André**, monteur, Payerne; décédé dans sa 71^e année. PV Fribourg.
- Lambelet Edith**, veuve de Marcel, Yvonand; décédée dans sa 92^e année. PV Fribourg.
- Marthaler Thomas**, avocat, Villars-sur-Glâne; décédé dans sa 51^e année. VPT tpf Réseau urbain.
- Paget Paulette**, veuve de Roger, Genève; décédée dans sa 92^e année. PV Genève.
- Simonin Jeanne**, veuve de Jean, Fribourg; décédée dans sa 95^e année. PV Jura.

Rapport de la commission centrale ZPV

SOPRE: une entrave à la liberté!

La commission centrale ZPV se préoccupe actuellement du processus de répartition du personnel dans le trafic régional de la région Mitte.

Les CFF affirment que les quelques obstacles qui découlent des réglementations sectorielles de la durée du travail (BAR) ne peuvent pas être surmontés. Cela engendre des difficultés pour fixer les rotations annuelles.

Pourtant, il faut trouver une solution, car le processus porte atteinte à la LDT et aux dispositions sur les BAR. Si les CFF ne changent pas de concept, la ZPV va entamer des démarches. Déjà pendant la séance, nous sommes arrivés à des résultats positifs pour la répartition au ZVV à Zurich. C'est une demande du personnel concerné qui a été prise en compte

en introduisant une phase d'essai de deux nouveaux modèles de rotation pendant une année.

Mais il y a encore beaucoup trop d'agentes et d'agents de train qui ne sont pas accompagnés par un collègue et la tendance est particulièrement à la hausse! Nous allons prendre des mesures pour y remédier et élaborer une stratégie.

SOPRE nous donne du fil à retordre; tous les mails sur les irrégularités nous accablent. Il est inadmissible que le système révèle autant de problèmes, même plusieurs mois après son introduction. La patience des collègues est à bout. Ils veulent des résultats. Nous exigeons des CFF qu'ils nous présentent un programme fiable. Nous refusons de sacrifier chaque mois de notre temps libre pour contrôler des décomptes de temps et des indemnités!

ZPV

■ Sous-fédération AS, séance de la commission centrale du 22.9

Qui assurera l'exploitation en cas de panne en 2021?

Le président central Peter Käppler a informé la commission centrale des décisions prises lors de la dernière séance du comité SEV. Afin de réaliser des économies, une proposition au congrès a été préparée en vue de demander à l'avenir un congrès d'une seule journée tous les deux ans. On peut bien sûr comprendre le motif financier, cependant la perte de la collégialité et des contacts entre les délégués n'est pas souhaitable. De plus, l'intérêt des médias va diminuer si l'on n'invite plus autant de personnalités. Peut-être faudrait-il examiner en outre la clé de répartition et le nombre de délégués. L'objectif du comité SEV d'étendre le réseau des personnes de confiance et d'afficher sur internet une carte des contacts est soutenu par AS.

Alois Bucher, caissier central AS, s'attend à un léger excédent par rapport au budget. La séance de réflexion AS des 10 et 11 août 2017 aura lieu dans le Fricktal. Les invitations à l'assemblée des délégués AS

du 25 octobre 2016 seront envoyées d'ici à fin septembre.

Suppressions dans trois secteurs

La journée SEV du personnel de vente CFF du 22 octobre à Olten se déroulera autour du thème «Quelle est la place du personnel de vente dans la stratégie CFF?». Les CFF veulent fermer d'ici 2017 divers sites de vente dans les gares (ceux des tenanciers indépendants, des kiosques Valora et de la Poste) et instaurer un self-service (presque) généralisé, via internet ou aux automates à billets.

Pendant la séance, il a été communiqué dans les médias que les CFF allaient supprimer d'ici 2020 environ 1400 postes de travail. Railfit 20/30 laissera des traces à l'infrastructure également: 250 postes de moins à la gestion du trafic.

Simultanément, le secteur de l'intervention sera réorganisé: il y aura encore moins de postes dans le domaine de la production. Où seront les collaboratrices et collaborateurs pour maintenir l'exploitation en cas

de perturbation? Le SEV s'oppose à Railfit au vu de sa démesure.

Les inégalités salariales sont source de frustration

On le sait, les milieux économiques ne se préoccupent pas beaucoup de donner des salaires égaux pour un travail égal. Mais cela vaut malheureusement aussi pour les CFF. Les jeunes discutent de manière plus ouverte de leurs salaires et ils constatent de grandes différences pour des exigences similaires, que ce soit lors de la formation ou dans l'environnement professionnel. Faut-il s'étonner que les jeunes perdent la motivation? Ils se demandent aussi pourquoi les salaires initiaux sont beaucoup plus élevés chez les personnes venant de l'extérieur que pour le personnel avec un apprentissage CFF. Les expériences internes ne sont pourtant pas moins importantes que celles acquises à l'extérieur!

Alex Bringolf

■ Rapport de la sous-fédération TS

Journée ETF de la maintenance

Cette année, la journée ETF de la maintenance qui a réuni l'Allemagne, l'Autriche et la Suisse s'est déroulée du 21 au 23 septembre 2016 à Leipzig.

Les participants pour la sous-fédération TS étaient Werner Schwarzer, président central (qui est également membre du Steering Group Maintenance de l'ETF), le vice-président central Claude Meier et Roger Derungs.

Les conseils d'entreprise ont un droit de codiscussion

Lors de cette journée, le thème des travailleurs temporaires (et du personnel «prêté» à une

autre entreprise) a été abordé. Les différents droits de la codiscussion dans les diverses entreprises ferroviaires ont également fait partie des sujets traités. A la DB et aux ÖBB, les conseils d'entreprise ont un droit de codécision sur l'engagement de personnel temporaire. L'entreprise doit exposer les besoins en personnel temporaire, le nombre et la durée des engagements aux conseils d'entreprise. Sans l'accord des conseils d'entreprise, il n'est pas possible de procéder à des engagements. Un droit de codiscussion s'applique également aux contrats relatifs à l'adjudication de travaux ou aux contrats de durée limitée.

ECM (Entity in Charge of Maintenance)

Les services responsables de la maintenance (ECM) sont responsables de la sécurité en rapport avec l'état des véhicules sur rail et de la maintenance sur ces véhicules. Ceci doit être effectué au moyen d'un système de maintenance qui s'assure que chaque véhicule de la flotte soit entretenu et révisé selon le plan de maintenance et les règles en vigueur. Les services responsables de la maintenance (ECM) prévoient eux-mêmes les mesures de maintenance ou mandatent les ateliers de maintenance avec lesquels des contrats ont été conclus. Par le biais d'une certification, les personnes concernées par le

processus de maintenance peuvent justifier que la procédure a été respectée et que les prescriptions légales ont été suivies. L'objectif des services ECM est d'augmenter la sécurité des véhicules. La discussion a porté sur la situation de l'introduction de services ECM dans les diverses entreprises ferroviaires. Il y a de grandes craintes que la maintenance puisse être confiée à des services ECM externes ou pire, qu'une entreprise de maintenance externe puisse avoir le droit de louer notre infrastructure et de l'utiliser dans nos locaux.

Breve visite de l'InnoTrans

Le deuxième jour, nous sommes allés visiter l'InnoTrans à

Berlin. Dans les halles d'exposition et sur les voies, tous les grands fabricants de la branche présentent tous les deux ans leurs nouveaux véhicules, compositions, systèmes, etc. Le point fort du salon pour nous les Suisses a été de voir le tout nouveau joujou des CFF, le «Giruno» de Stadler Rail, et nous avons été absolument convaincus par ce que nous avons vu en le visitant.

Journée ETF 2017

Nous profitons de l'occasion pour remercier les collègues allemands pour leur accueil et la très bonne organisation. La prochaine journée ETF se déroulera en septembre 2017 à Vienne.

Service de presse TS

■ PV Biel/Bienne

Randonnée d'automne dans notre « Pays des Trois-Lacs »

Notre Pays des Trois-Lacs est une région magnifique pour faire de belles randonnées.

A l'arrivée de l'asm à Anet, Fritz Lerch, l'organisateur, a pu saluer 15 joyeux randonneurs. Mais dès Bienne, les participants ont pu admirer depuis le train le lac de Bienne, le Chaseral et les belles étendues

maraîchères. Par un temps magnifique accompagné d'une bise assez forte qui sifflait à nos oreilles, nous avons alors marché le long des champs et des canaux pour ensuite traverser une forêt jusqu'au camping des Trois lacs sur le canal de la Broye. Après le café et les croissants réconfortants, nous avons passé l'élégant pont en bois « Rotary » et suivi la rivière

jusqu'à Sugiez. Par la forêt de la Grève du Chablais, équipée de deux plates-formes en bois, d'où nous avons eu une vue magnifique sur le lac de Morat et le mont Vully. Pour y monter, il fallait avoir le pied sûr. Les trois heures de marche sur des chemins très agréables ont été récompensées par un choix de quatre menus préparés et présentés avec délicatesse par



Journée romande de la VPT

Chers collègues actifs, actives et retraité-e-s,
La section VPT Tpf autobus a le plaisir de vous inviter à la Journée romande de la VPT.

Elle se déroulera à Bulle à la salle du restaurant de l'Hôtel de Ville le 29 octobre 2016 à 10 h.

A la gare de Bulle, des collègues vous indiqueront le chemin à suivre pour vous y rendre.

Accueil avec café-croissant dès 9 h.

Un débat sur les conséquences de la politique d'austérité dans les transports publics aura lieu avec les participations de Christian Levrat, conseiller aux Etats; Georges Godel, conseiller d'Etat et directeur des finances du canton de Fribourg, président du conseil d'administration des Tpf; et Giorgio Tuti, président central du SEV. Cette table ronde sera animée par Vivian Bologna.

Délai d'inscription auprès de votre président de section: 15 octobre 2016. Nous nous réjouissons de vous voir nombreux à cette journée.

**Pour le comité d'organisation,
le secrétaire, Jacques Leibzig**

Ordre du jour sur www.vpt-online.ch



L'élégant pont en bois « Rotary ».

l'équipe de cuisine du Centre de formation des CFF au Löwenberg. Après le repas, la promenade le long du lac de Morat, avec ses rives bien équipées depuis l'Expo.02, a été un excellent dessert. Dans la cité de Morat,

le groupe a encore pu flâner sous les arcades avant de prendre le retour pour Bienne par Chiètres et Lyss. Cette randonnée restera un beau souvenir. Merci à l'organisateur.

Jean-Claude Amiet

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Tirage: 10 690 ex. (total 43 020 ex.), certifié REMP au 8.12.2015

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

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

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

Abonnements et changements d'adresse:

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

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

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

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

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 27 octobre 2016.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 20 octobre à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 18 octobre à 10 h.

Journée de migration SEV 2016

La nationalité suisse5 novembre 2016
09:00–17:00 heures
Hôtel Olten
4600 OltenPour 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:

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

■ PV Fribourg

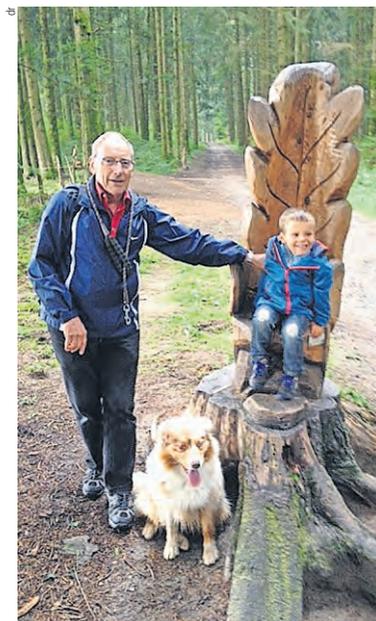
A la découverte de 148 sculptures sur les hauts de Sorens

La traditionnelle marche d'automne, mise sur pied par la commission d'animation de la PV Fribourg, s'est déroulée le mercredi 21 septembre sur les hauts de Sorens.

Cette balade d'une bonne heure, entrecoupée d'une pause bienvenue sous le couvert d'un refuge, s'est déroulée par un temps radieux.

Cette journée a permis à 29 participants de découvrir 148 magnifiques sculptures façonnées à la tronçonneuse et disposées de part et d'autre du chemin forestier.

Elle s'est terminée par un repas au restaurant de Sorens-Camping. Un grand merci aux organisateurs de la commission d'animation.

Le secrétaire

Le plus jeune participant: Tim (3 ans et demi), son grand-papa et son chien.

**Journée SEV du personnel de vente CFF****Quelle place occupe le personnel de vente dans la stratégie des CFF?**

Samedi 22 octobre 2016, 9 h 45–15 h, Hôtel Olten à Olten

Accueil dès 9 h 15 avec café de bienvenue. Début 9 h 45 et fin à 15 h. Un lunch debout sera organisé pour la pause de midi.

Organisation: tous les vendeurs et toutes les vendeuses de voyage des CFF sont invités, ainsi que les intéressés et les personnes en formation. Les non-membres sont aussi les bienvenus.

La journée bénéficiera d'une traduction simultanée allemand-français. Rendez-vous: l'hôtel OLTEN est proche de la gare d'Olten, sortie voie 1.

Contenu de la journée: quel est l'avenir du personnel de vente? Notre profession a-t-elle encore sa place dans la stratégie des CFF? Jusqu'où va-t-on avec la suppression de points de vente et de places de travail? Nos invités: Jeannine Pilloud, responsable de la division Voyageurs aux CFF, et Manuel Avallone, vice-président SEV, vont alimenter les discussions. Elles seront animées par Marina Villa, intervenante de la Haute école des sciences appliquées de Zurich.

Nous nous réjouissons de votre participation active et vous remercions de vous inscrire jusqu'au 19.10.2016 à: as-online.ch/pf ou courriel: p@as-online.ch. Vous pouvez aussi envoyer vos questions avant la journée à: p@as-online.ch.

Ruth Schweizer, présidente SEV-AS branche P

**Abonne-toi dès maintenant à la newsletter de contact.sev:
sev-online.ch/fr/newsletter**



Angle droit

Quand le certificat de travail se mue en certificat médical, bonjour les dégâts

Le certificat de travail de Jean contenait des informations sur son état de santé. Résultat des courses: impossible de trouver un nouvel emploi. Le tout avec la bénédiction de la justice.

Les certificats de travail sont un élément majeur lors d'un entretien d'embauche, ils revêtent une importance particulière dans la progression de la carrière professionnelle. Le team d'assistance judiciaire du SEV est dès lors très préoccupé de devoir constater que, parfois, les certificats de travail n'attestent pas seulement des prestations accomplies et du comportement, mais qu'ils peuvent aussi contenir des informations d'ordre médical. Le plus regrettable est que ceci soit soutenu par nos tribunaux, avec toutes les répercussions que cela peut avoir sur les personnes touchées. Le cas suivant est symptomatique. Jean travaille aux CFF depuis plus de 30 ans dans diverses fonctions, lorsque son poste est supprimé dans le

cadre d'un projet de démantèlement. Il se retrouve au centre du marché du travail (CMT) des CFF. La menace de perdre son travail, la vision d'avenir angoissante et un conflit avec son supérieur l'amènent à avoir des problèmes de santé. Selon les recommandations du manager de la santé, Jean se rend chez un psychiatre. Ce dernier diagnostique chez Jean un «dysfonctionnement des relations interpersonnelles» ainsi qu'une «humeur dépressive». Selon l'avis du médecin traitant, pour Jean il est important de recevoir des mandats bien définis et qu'on lui précise les attentes de ses supérieurs. Il déclare en outre que Jean réagit à la pression en travaillant plus lentement.

Il faut un contexte «protégé»
Sur la base de ce diagnostic, le Service médical CFF définit le contexte «protégé» dont il faut tenir compte pour l'engagement de Jean dans l'entreprise: il lui faut des tâches clairement définies, un établissement précis des responsabilités et des compétences, des supérieurs avec un style de ges-

tion du personnel bienveillant et transparent, ainsi que si possible pas ou peu de facteurs de stress sur la place de travail.

Jean effectue avec succès plusieurs essais temporaires à des postes «protégés» conformes à la définition du Service médical et il fournit de bonnes prestations. Mais comme il ne trouve pas de nouveau poste à la fin du droit au salaire, ses rapports de travail sont résiliés.

Le certificat corse l'affaire

Jean est bien conscient qu'il n'est pas simple de trouver du travail au vu de son âge avancé et de la situation tendue du marché du travail. Mais le certificat de travail final des CFF vient encore corser la situation car il ne se limite pas à évaluer les prestations et le comportement de Jean, il mentionne également que ses rapports de travail ont été résiliés «pour raison médicale». Avec le soutien du team d'assistance judiciaire SEV, Jean fait appel à la justice pour demander que le motif de résiliation de ses rapports de service soit retiré de son certificat, en faisant

valoir en particulier que l'intérêt à faire évoluer sa situation économique est plus important que celui d'un potentiel futur employeur à recevoir une candidature absolument transparente. Cependant, les juges n'acceptent pas son argument et rejettent sa demande.

Dans le détail du jugement, le motif invoqué est qu'un certificat de travail doit servir à promouvoir la situation professionnelle d'un employé et être dès lors formulé de manière bienveillante. Mais d'autre part, les futurs employeurs doivent recevoir une image la plus fidèle possible des activités, des prestations et du comportement de l'employé. C'est pourquoi le certificat doit aussi mentionner les éléments négatifs pour autant que ceux-ci soient importants pour établir une évaluation générale. Ceci peut par exemple concerner une maladie qui remet en question la capacité à effectuer les tâches attribuées jusqu'alors. Les juges reconnaissent que Jean a effectué de bonnes prestations et qu'il est en mesure de continuer à le faire, toutefois en tenant compte des condi-

tions cadres spécifiées par le médecin. Les CFF ont dès lors le droit et le devoir de mentionner dans le certificat les contraintes médicales, car sinon l'impression générale risque d'être faussée.

Ce jugement reflète bien la pratique de nos tribunaux, qui est non seulement sévère mais aussi au détriment des employés, concernant l'apparition de données médicales dans un certificat de travail. Le SEV déplore cette décision car un travailleur qui perd son travail sans avoir commis de faute mais parce qu'il est malade se voit ainsi refuser toute possibilité de réintégrer le marché du travail. Dans le cas présent, le jugement est d'autant plus dérangeant que l'état de santé de Jean n'a aucun effet sur ses prestations ni sur son comportement, et que le cadre protégé défini par le Service médical (définition claire des tâches et direction du personnel bienveillante, etc.) ne peut pas être qualifié de traitement particulier; cela pourrait plutôt faire l'objet d'un «guide pratique du bon chef avec fonction dirigeante»... Le team d'assistance judiciaire du SEV va garder un œil sur la jurisprudence et continuer à s'engager pour que les certificats de travail ne deviennent pas des certificats médicaux.

L'équipe de la protection juridique

■ Helvetia

Boîte aux lettres endommagée: qui paye le dommage?

Dernièrement, mon ami m'a prêté sa voiture. En partant, je n'ai hélas pas vu la boîte aux lettres de son voisin. Comment les dommages causés à des boîtes aux lettres et aux voitures sont-ils couverts?

Entre amis et voisins, il est d'usage que l'on prenne en charge des dommages causés à des objets empruntés. Mais

sur le plan de l'assurance, la situation est un peu différente. Pour sa nouvelle voiture, votre ami a conclu une assurance obligatoire responsabilité civile véhicule à moteur. Par conséquent, les frais pour la réparation de la boîte aux lettres endommagée sont couverts par ladite assurance responsabilité civile. En règle générale, il s'est également assuré pour une protection du bonus, de sorte qu'il n'y a pas de frais, ni pour lui ni pour son voisin, lesquels devraient normalement

être couverts par vous-même, c'est-à-dire par votre assurance responsabilité civile privée.

Comme la voiture de votre ami est neuve, il a certainement conclu une assurance casco complète. L'assurance prend en charge la réparation des éraflures et des bosses. Dans ce cas aussi, une éventuelle protection du bonus devrait exister sur l'assurance complémentaire.

En règle générale, nous vous

conseillons néanmoins de conclure un complément à votre assurance responsabilité civile privée pour la conduite de véhicules de tierces personnes. Par là, l'éventuelle augmentation de prime que votre ami devrait prendre à sa charge serait couverte si le dommage devait entraîner une perte de bonus. Quant aux frais de réparation, ils seraient couverts aussi si votre ami n'avait pas d'assurance casco complète mais seulement partiel. Sont également couvertes les éventuelles franchises à charge de

voiture. L'assurance ne paierait cependant de tels dommages que si, comme dans ce cas, vous n'empruntez la voiture qu'occasionnellement et non pas régulièrement. D'ailleurs, cette même couverture d'assurance est également accordée aux membres de votre famille, comme votre partenaire et les enfants habitants sous votre toit, à condition que vous ayez conclu une assurance famille.

L'équipe-conseil d'Helvetia

« Prévoyance vieillesse 2020 »: le Conseil national prend la direction d'un crash onéreux

Le National va droit dans le mur

Appliquant le slogan « Travailler plus longtemps et payer beaucoup plus de cotisation », la majorité du Conseil national a, lors de ses délibérations sur « Prévoyance vieillesse 2020 », pris la direction d'un crash.

L'automatisme devant mener à l'âge de la retraite à 67 ans n'est en effet pas en mesure de rallier une majorité de la population. Malgré les tentatives d'apaisement, ce mécanisme revient à programmer la retraite à 67 ans dès la prochaine décennie. Cela, alors qu'aujourd'hui déjà, toujours plus de travailleurs et travailleuses âgés doivent craindre pour leur emploi et, s'ils le perdent, n'ont guère de chance d'en retrouver un autre. La retraite à 67 ans va mettre énormément de personnes en fin de droit.

Les femmes devront encore plus rapidement travailler plus longtemps. Sont de fait déjà concernées ici les femmes qui ont actuellement 62 ans, une dégradation de prestations qui

ne sera pas compensée. Et cela, alors qu'elles sont confrontées aujourd'hui déjà à des difficultés sur le marché du travail et défavorisées dans le 2^e pilier par rapport aux hommes parce que continuant à assumer la majeure partie des tâches éducatives et des travaux ménagers.

Les perspectives sont également sombres pour les cotisant(e)s du 2^e pilier. Certes les libéraux-radicaux et l'UDC, refroidis par la votation sur AV-Splus, sont désormais d'accord de vraiment compenser la baisse des rentes du 2^e pilier. Cependant, au lieu de miser sur la solution la plus avantageuse et présentant le meilleur rapport coût/prestations, comme le supplément AVS de 70 francs décidé par le Conseil des États, le Conseil national a choisi un modèle qui va notamment saigner à blanc les jeunes. Selon ce modèle, la charge représentée par les cotisations de la prévoyance professionnelle, le 2^e pilier, augmentera très fortement. Pour un salaire annuel de 70 000 francs, la hausse des cotisations salariales sera de 1 500

francs par an. Et l'employeur devra verser la même somme en plus. Ajouté à la hausse des primes des caisses-maladie pour les enfants, cela va mettre les jeunes familles en grande difficulté. « Grâce » au gonflement du 2^e pilier décidé par

l'UDC et les libéraux-radicaux, les charges salariales annexes vont exploser, ce qui constituera, précisément pour les PME, une importante charge supplémentaire. Dans la prévoyance vieillesse, les francs de cotisation versés doivent être enga-

gés de manière efficace. Ce n'est pas le cas ici. Des délibérations sérieuses sur la prévoyance vieillesse, c'est tout autre chose. En l'état, le projet n'est pas en mesure de rassembler une majorité derrière lui.

USS

Après 8 ans, le Parlement donne son feu vert

Une naturalisation enfin facilitée

Après une odyssée parlementaire de huit ans, les Chambres fédérales ont tout de même réussi à atteindre le but visé et accepté l'initiative parlementaire de la socialiste vaudoise Ada Marra « La Suisse doit reconnaître ses enfants ».

Les enfants (jusqu'à 25 ans) dont les parents et grands-parents ont déjà vécu en Suisse profiteront ainsi d'une naturalisation facilitée. Cette mesure devra encore passer le cap d'une votation populaire. Lors de la troisième semaine de la session d'automne, le Conseil national et le

Conseil des États ont éliminé leurs deux dernières divergences sur cette initiative. Désormais, il suffira, pour les candidat(e)s à la nationalité qui demandent à profiter de la procédure de naturalisation facilitée, qu'ils établissent « de manière crédible que le grand-parent était titulaire du droit de séjour » et non qu'ils le « prouvent ». De plus, pendant le délai transitoire de cinq ans, les personnes âgées de 25 à 35 ans auront le droit de bénéficier de la même procédure facilitée.

L'USS salue cette mesure en faveur de la troisième génération, qui devra encore être approuvée par le peuple. L'USS s'engagera en faveur du oui.

USS

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



Le concours de **contact.sev**

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

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

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

la gare de Giubiasco.

Le sort a désigné Anton Fetz, de Bellinzone, membre PV Ticino e Moesano.

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

Conditions de participation

Par carte postale Inscrivez votre réponse, vos nom et prénom ainsi que votre adresse sur une carte postale et retournez-la à: SEV, Photomystère, case postale, 3000 Berne 6.

Par e-mail Envoyez votre réponse, vos nom et prénom ainsi que votre adresse par e-mail à: mystere@sev-online.ch

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

Dernier délai de réception des réponses: mercredi 19 octobre 2016

Trafic marchandises par wagons complets (TWC 17 – CFF Cargo)

« Sans le SEV, nous n'aurions pas eu droit au chapitre »

La nouvelle offre de CFF Cargo sera mise en place dès décembre et entraîne des bouleversements dans les régions. Suite à l'intervention du SEV, les employés concernés s'en sortent bien et sont satisfaits de la solution adoptée.

« C'est mieux que ce qui nous avait été présenté au départ. Nous sommes très satisfaits de la tournure des événements », explique un membre concerné de l'Arc jurassien.

Le concept TWC 17 doit permettre d'élargir l'offre, d'améliorer l'utilisation des infrastructures et d'atteindre la stabilité des coûts. Le projet ayant des répercussions sur l'organisation du travail de certains teams, les membres SEV avaient tiré la sonnette d'alarme avant l'été.

Nouvelles méthodes de travail

En quoi consiste donc ce nouveau projet? Une production en plusieurs phases standardisées sur 24 heures et une logique de réservation complémentaire et précise. La production se fera donc de façon ininterrompue 24 heures sur 24. Le traitement dans les gares de triage sera effectué en trois phases, en veillant à aménager des périodes de triage qui gênent le moins possible le trafic voyageurs aux heures de pointe. Ceci permettra d'exploiter davantage de sillons pour le trafic de marchandises. Les clients pourront être servis ainsi plus souvent et de manière plus flexible. Il n'y aura donc plus uniquement des transports marchandises sur le rail en saut de nuit, mais 24 heures sur 24. Une deuxième étape vers un changement encore plus profond suivra, jusqu'en 2025.



Jean-Pierre Etique présente l'état des négociations aux collaborateurs de la gare de Neuchâtel.

Répercussions sur le personnel

Il y aura un besoin supplémentaire de personnel de Cargo Production régionale (RCP) dans les régions et le projet n'engendre donc pas de suppressions de poste. La production 24 heures sur 24 et l'élargissement des rayons d'action entraînent par contre des déplacements de postes de travail. 65 collaborateurs sont concernés par ces déplacements, un peu partout en Suisse. Ces personnes sont protégées par la CCT, qui octroie, via l'annexe 3, la moitié des temps de trajets supplémentaires en temps de travail durant la première année. Dans la plupart des régions, l'annonce a été digérée facilement, mais ce n'est pas le cas dans l'Arc jurassien et à Zurich.

Fusion Jura Seeland

Le team Jura est particulièrement concerné par ce projet, puisque 21 collaborateurs sont déplacés, leur team fusionnant avec le team Seeland. Le lieu de travail des actuels employés de Cornaux, Delémont, Neuchâtel et Reuchenette-Péry sera désormais à Bienne. La

moyenne d'âge des personnes concernées étant de 53 ans, la situation est un peu plus délicate qu'ailleurs. Ce sont les membres de cette région qui ont réagi et sollicité l'aide du SEV. Deux secrétaires syndicaux, Jean-Pierre Etique et Daniel Froidevaux, les ont accompagnés dans les démarches auprès de la direction (voir *contact.sev* n° 12 et n° 13). Après quelques séances de négociation cet été, un accord a été trouvé et les membres sont visiblement satisfaits. « C'est dans un climat d'ouverture et de dialogue constructif que se sont déroulées les discussions. Les CFF ont su faire preuve d'écoute », explique Jean-Pierre Etique. Les prises de service continueront à se faire sur le lieu actuel de travail pour de nombreux tours, évitant ainsi un maximum de déplacements inutiles vers Bienne, notamment pour les Jurassiens travaillant à Delémont. Les jours de compensation liés à l'annexe 3 seront eux octroyés à la demande des employés et non imposés. Enfin, pour les personnes les plus préférentielles

par ce changement, le SEV a réussi à obtenir un élargissement de l'annexe 3. Il n'y a par contre pas de compensation financière, puisque l'axe de défense des travailleurs était la sécurité et la santé. Les travailleurs viennent d'accepter le résultat de ces négociations. Pour Philippe Elzinger, employé Cargo à Cornaux et Neuchâtel, « ils ont fait mar-

che arrière. Si nous n'avions pas recouru au syndicat, nous n'aurions même pas eu droit au chapitre. » Il ajoute: « Il s'est avéré que la solution que nous proposons était tout à fait faisable et intéressante pour tous. »

A Zurich, une table ronde a également eu lieu et a permis d'aplanir les divergences.

Autre catégorie de personnel

Le personnel de locomotive Cargo (LPC) est aussi concerné par ces changements: les tours seront modifiés, les plannings ne peuvent pas être établis de manière certaine, les contrats de travail de nuit tombent et, surtout, 53 postes plein temps sont en surplus par rapport au futur besoin en personnel. Diverses mesures vont être prises afin d'éviter les suppressions de postes, dont des échanges de prestations entre dépôts ou des transferts temporaires ou définitifs au Trafic Voyageurs. Il n'y aura donc pas de pertes d'emploi dans ce groupe professionnel non plus, ce qui réjouit bien sûr le SEV.

Henriette Schaffter



La nouvelle offre de Cargo génère des changements importants pour certains collaborateurs. Le SEV est intervenu.