

## Naturalisez-vous!

La naturalisation était au centre de la Journée de la Migration.

Pages 2 et 3



## Egalité salariale: timide pas en avant

Lucie Waser, responsable de l'Egalité au SEV, se penche sur les intentions de la Confédération en matière d'égalité salariale. Entretien.

Page 9



## Recours accepté!

Il y aura de nouvelles élections à la Caisse de pension CFF.

Page 20

Des centaines d'employé-e-s réuni-e-s en assemblées

# RailFit 20/30: (ré)actions!

**Plusieurs centaines d'employé-e-s des CFF, de tous les secteurs de l'entreprise, ont participé aux assemblées mises sur pied par le SEV partout en Suisse. Les regards sont tournés vers le 22 novembre, journée de négociations.**

A court terme, ce sont les dossiers de l'invalidité professionnelle et de la répartition des cotisations-risques qui doivent être tranchés. Les assemblées contre RailFit 20/30 ont donné des mandats clairs au SEV pour ces deux points: pas de détérioration des conditions actuelles. Le 22 novembre, les partenaires sociaux se retrouvent pour négocier. Le personnel s'oppose à la détérioration des conditions de travail. D'autres assemblées intersectorielles vont avoir lieu. Des actions de protestation sont en gestation.



Eric Rosset

Édito p. 3 et dossier pp. 10 à 12

Comme ici à Yverdon, des centaines de personnes ont pris part aux assemblées contre RailFit 20/30.

## Rencontres VPT

L'automne coïncide toujours avec les assemblées régionales VPT. Côté Suisse romande, cette journée syndicale et festive a eu lieu le samedi 29 octobre à Bulle, organisée par la section tpf autobus. Cela fut l'occasion, pour les membres, de renforcer les liens et d'être informés de l'actualité syndicale et politique. En 2017, c'est la section MOB qui organisera l'assemblée romande, le 4 novembre à Clarens/Montreux.

## Interview de Giorgio Tuti

# « Le SEV ne restera pas les bras croisés »

■ Le SEV demande que l'OFT contrôle davantage les bus qui exploitent des lignes internationales vers et de la Suisse. Pour Giorgio Tuti, président du syndicat, la concurrence sur le trafic longue distance constituerait un auto-goal alors que la Confédération a investi des moyens gigantesques dans le rail, pour garantir un service public performant et de qualité. « Nous attendons



Il faut surtout des contrôles à la descente du bus, pour éviter le cabotage.

de l'OFT qu'il augmente ses contrôles et sanctionne durement les entreprises qui

ne respectent pas l'interdiction de cabotage», explique Giorgio Tuti. « Nous ne sommes pas d'accord que l'OFT tente des expérimentations alors que le système actuel est bon et reconnu loin à la ronde », ajoute-t-il. Le président SEV tire également un bilan de la politique des transports durant ces deux dernières années.

Interview pages 6 et 7

## EN VITESSE

## L'indicateur officiel va disparaître

■ Pour les anciens cheminots, c'était un rituel : acheter l'indicateur officiel au changement d'horaire de décembre. Cette année 2016 marquera la fin d'une époque, puisqu'il ne sera plus édité. Dans les années 80 et 90, il était tiré à quelque 500 000 exemplaires. Mais la demande n'a cessé de diminuer ces dernières années, pour atteindre actuellement les 25 000 exemplaires. Le produit de la vente de l'édition imprimée ne couvrant plus les coûts d'impression, la branche a décidé de cesser d'imprimer l'édition complète de l'indicateur officiel à partir de l'année d'horaire 2018. L'indicateur officiel pourra toujours être consulté dans son intégralité sur le site [www.tableaux-horaires.ch](http://www.tableaux-horaires.ch).

## Holding argovienne

■ Le SEV observera et accompagnera d'un œil critique la réunion des entreprises Wynental- und Suhrentalbahnhof AG et de la BDWM Transport AG (avec sa filiale Limmat Bus AG) en une holding. Pour le SEV, ce changement ne devra en aucun cas mener à des économies sur le dos du personnel ni à une baisse au niveau de l'offre de transports.

C'est le canton d'Argovie qui a pris cette décision, en accord avec les autres actionnaires. Il se fixe jusqu'à 2019 pour réunir ces entreprises en une holding, pour les principaux domaines administratifs.

## Taux très bas

■ Par sa décision d'abaisser le taux d'intérêt minimal dans la prévoyance professionnelle des 1,25 % actuels à 1 % au 1.1.2017, le Conseil fédéral établit ce taux à un niveau historiquement bas. Cette démarche signifie des rentes plus faibles pour les assurés-e-s. L'USS demande que ces pertes soient compensées par une amélioration des rentes AVS dans le cadre du projet de réforme prévoyance vieillesse 2020, comme le Conseil des Etats l'a proposé.

Journée de la migration SEV avec pour thème la naturalisation

# «Naturalisez-vous avant le 1<sup>er</sup> janvier 2018»

**Acquérir la nationalité helvétique: un droit ou un privilège? Tel était le thème de la Journée de la migration SEV de samedi dernier à Olten.**

Quelque 60 personnes (migrant-e-s ou non) se sont réunies les 5 novembre dernier à Olten lors de la Journée annuelle de la migration. Le Responsable de la commission de la migration, Arne Hegland, a d'abord expliqué en quoi consistaient les lois régissant la nationalité et quelles en sont les principaux changements à l'horizon 2018 (voir ci-dessous). Il s'agit avant tout d'un durcissement.

Justement en raison de ces durcissements, l'Union syndicale suisse a lancé une offensive de naturalisation. Si la demande est déposée avant le 1<sup>er</sup> janvier 2018, elle sera traitée selon les dispositions actuellement en vigueur. C'est pourquoi l'USS veut motiver les personnes qui n'ont pas



De gauche à droite: Pascale Steiner, Peter Moor, Salvatore Bubba, Manuel Avallone, Claudia Menchini.

encore la nationalité à en faire la demande.

## Naturalisation ou pas? Une question émotionnelle

La question de la naturalisation était au centre d'une table ronde. Pas encore suisse, le vice-président du SEV Manuel Avallone va en faire la demande. Né en Suisse, il a vécu ici toute sa vie. Et pourtant, il s'est toujours refusé à se naturaliser. Il juge la procédure rabaisante et n'a guère envie de

devoir faire la révérence devant la Suisse et passer pour un quémandeur. Lui qui parle le «Bärendütsch» et n'a aucun lien avec son pays d'origine. Il a toutefois décidé de se faire violence. Il s'adresse aux nombreuses personnes, qui comme lui, vivent ici depuis de nombreuses années et n'ont pas le droit de s'exprimer: «Cela affaiblit la démocratie. C'est pourquoi il est grand temps de se naturaliser.»

## (Presque) Suisse

D'autres invités ont déjà fait un pas de plus. Salvatore Bubba, employé chez Railclean CFF, se trouve au milieu de son parcours de naturalisation. Un processus de «longue haleine, pénible et peu clair». D'origine italienne, Claudia Menchini a désormais le passeport helvétique. Elle appuie l'avis de Manuel Avallone et des participant-e-s à la Journée: «Nous avons tant fait pour ce pays, nous y avons passé tant de temps et nous y avons tra-

vailé. Dès lors, naturalisons-nous!» Elle conseille à ceux qui en ont l'intention de bien s'informer afin de bien connaître leurs droits et devoirs. «Le sentiment d'impuissance disparaît», dit-elle.

Peter Moor a fait part de son expérience de «faiseur de Suisses», lui qui siège à la commission de naturalisation d'Olten. Il a rebondi sur une scène du film «Les Faiseurs de Suisses», diffusée avant le débat: «C'est comme dans le film. Les questions posées dans la commission ne sont pas standardisées.» Il conseille donc, même si c'est plus facile à dire qu'à faire, de jouer au quémandeur et de prendre ça avec humour. Pascale Steiner, de la Commission fédérale des migrations, estime que la Suisse devrait inciter les personnes remplissant les critères à se naturaliser, comme l'Etat de Genève l'a fait. Un souhait partagé par les participant-e-s, afin que la naturalisation ne reste pas un privilège.

Karin Taglang/vbo



L'après-midi, les participant-e-s en groupe. La journée s'est terminée par un quiz sur la naturalisation.

## CHANGEMENTS DÈS LE 1.1.18

Ceux qui entendent actuellement obtenir la nationalité suisse doivent avoir vécu au moins 12 ans en Suisse, dont les cinq dernières années de manière ininterrompue. Les années passées en Suisse entre 10 et 20 ans comptent double. Les personnes doivent être intégrées et respectueuses du cadre légal.

Dès le 1<sup>er</sup> janvier 2018, l'obligation de résidence descendra à 10 ans, mais il faudra être en possession d'un permis C pour déposer une demande de naturalisation. Les critères pour l'obtention d'un permis C seront aussi durcis. On assistera donc à un cumul des durcissements, vu que les critères pour évaluer l'intégration seront également plus sévères.

## ATELIERS DE BELLINZONE

### Le personnel inquiet pour son avenir après la rencontre d'esprits...

La plateforme de discussions pour les ateliers de Bellinzone s'est réunie le 4 novembre sous la houlette du modérateur Franz Steinegger. Les CFF se sont vus rassurants à court et moyen terme, le volume de travail permettant de garantir les emplois, y compris ceux des temporaires, du moins pour le premier semestre 2017. Pour le reste, les commandes sont en baisse tout en garantissant un niveau suffisant pour le maintien de l'activité jusqu'en 2022 environ.

### Les divergences demeurent

Pour les représentants du personnel, ce n'est pas

suffisant car les volumes de travail restent 20 % plus bas que ceux promis en 2013 dans le cadre de la création du centre de compétences. Même en admettant une possible baisse des volumes, d'autres efforts sont nécessaires pour garantir le niveau d'activité actuel, qui s'est sensiblement contracté en quatre ans.

### Les esprits du futur

Les discussions ont toutefois été entachées par la publication «Vision et apparitions au Tessin», qui a déjà fait couler beaucoup d'encre au sud des Alpes. Un recueil de Hanspeter Gschwend préfacé par Andreas Meyer. Il y est question du CEO

rebaptisé Lukas Bergmann pour l'occasion et qui croise à la veille de l'ouverture du tunnel de base du Gothard l'esprit du maire de Bellinzone d'il y a 130 ans, Giuseppe Molo, promoteur des ateliers industriels au centre de Bellinzone. Les deux personnages jugent peu opportun le maintien des ateliers au centre de la commune.

Dans leur discussion, le peuple tessinois n'est guère valorisé, ce qui a conduit à une interpellation au Grand Conseil. Les CFF tentent désormais de calmer le jeu, mais les réflexions du CEO inquiètent le personnel sur le futur des ateliers. **Pietro Gianolli/vbo**

## ÉDITO

On ne peut que se réjouir de la tournure des événements dans le dossier de la Caisse de pension des CFF, dont les élections ont été annulées. Le SEV a obtenu gain de cause après son recours. Il avait en effet contesté les résultats car la Liste 3 avait utilisé les mails internes de l'entreprise pour se faire de la publicité. Une pratique interdite. Cette victoire ne saurait cacher le fait que le SEV n'a pas su mobiliser ses membres pour des élections pourtant cruciales. Il suffit de voir les mesu-

«La forte participation aux assemblées contre RailFit ces dix derniers jours est de bon augure.»

Manuel Avallone

res contenues dans RailFit 20/30 qui sont liées à la Caisse de pension CFF – durcissement de l'accès à l'invalidité professionnelle et augmentation des cotisations-

risques pour le personnel. La forte représentation du SEV est d'autant plus importante que l'unité des représentant-e-s du personnel CFF dans le Conseil de fondation est toute relative!

Pourtant, les défis que doivent affronter les caisses de pension sont connus. Avec un taux d'intérêt nul, voire négatif, les institutions de prévoyance – celle des CFF mais évidemment aussi celles des ETC – devront tôt ou tard prendre des mesures si la tendance ne s'inverse pas. Si nous avons fait preuve de passivité lors des élections à la CP CFF, il en sera tout autrement lors des nouvelles élections.

Il y a de quoi être optimiste. En effet, la forte participation des membres SEV, mais aussi d'employé-e-s non syndiqué-e-s aux assemblées contre RailFit ces dix derniers jours est de bon augure. On assiste là à un début de mobilisation sur lequel il est possible de construire. D'abord en vue de faire reculer les CFF dans leurs volontés de démanteler leurs prestations sociales; ensuite pour empêcher que les attaques contre les emplois ne se confirment. Enfin pour que la CCT CFF et CFF Cargo ne soit affaiblie lorsqu'elle sera renégociée dans moins de deux ans.

Les répercussions sur le personnel CFF et par effet domino sur les autres CCT de la branche seraient désastreuses. La pression économique sur les entreprises de transports est bien réelle. Et pour citer Russel Banks, «la résistance n'est pas quelque chose que l'on fait parce que ça mène à la victoire, mais parce que c'est une manière de tenir, de rester droit».

CFF Infra

# De l'art de compliquer les choses simples: le personnel trinque

**A CFF Infrastructure il y a une seule devise à l'heure actuelle: économiser et réorganiser sans fin. Et même les projets «inoffensifs» amènent de nouveaux problèmes. Le dernier exemple se nomme «Modèle d'exploitation de parc de véhicules sur rail à l'Infrastructure».**

Ce n'est pas du ressort de l'employé s'il faut économiser 14,3 millions de francs en administrant le parc de véhicules de l'infrastructure de manière centralisée, planification et répartition incluses. Mais voici soudain que l'application concrète corse la situation.

Tout d'abord, une totale centralisation des places de travail vers Berne est projetée. Les régulateurs actuellement en fonction à Bellinzona ne vont certainement pas (pouvoir) déménager...

Ensuite, dans les nouveaux tours entre 5 heures et 23 heures 40, le personnel des sites de Lausanne, Zurich et Olten a aussi un gros problème. Leur domicile est souvent éloigné. Les CFF parlent de possibilités d'hébergement pour la nuit... Voilà une «jolie alternative» pour beaucoup de collègues dans la cinquantaine! Et comme maintenant tout est centralisé à Berne il y a des nouvelles exigences linguistiques, chose qui n'était pas un facteur essentiel jusqu'à présent.

Pour un petit groupe de personnes, la situation professionnelle change donc brusquement même sans suppression de



poste.

Le SEV s'est interrogé sur la nécessité d'une centralisation totale. Mais les CFF persistent dans leurs desseins. On remarque que leurs déclarations changent selon les besoins... Parfois c'est: «Nous avons besoin d'un personnel expérimenté» ou alors: «Nous nous efforçons de trouver des alternatives d'emploi»...

En résumé: toujours plus de projets sont planifiés et appliqués à CFF Infrastructure sans prendre garde à la situation personnelle des employé-e-s. On prend une feuille de papier vierge, on invente une solution «idéale» et on regarde ensuite seulement comment appliquer la chose avec le personnel existant. Les

répercussions sont souvent lourdes. Et le savoir-faire disparaît à vitesse grand V. Tout ceci est inquiétant. On peut se douter qu'il ne sera pas possible de former dans les temps de nouvelles personnes et organisations. Sans parler bien sûr de ce qu'il adviendra des personnes touchées.

Le «Modèle d'exploitation de parc de véhicules sur rail à l'Infrastructure» est dans toutes les bouches à l'heure actuelle.

Urs Huber/mv

## INFO

### Situation difficile pour le personnel de l'intervention

Comme écrit dans le *contact.sev* n° 16, les CFF réduisent le management des événements dans le secteur de l'exploitation à Infra. 50 postes sont biffés et les sites sont supprimés. 120 managers des événements sont concernés et beaucoup sont confrontés aux problèmes liés à la nouvelle règle de casernement de 24 heures. En outre il y a d'autres personnes qui craignent des rétrogradations et des pertes de salaire. S'y ajoute l'obligation pour les futurs managers des événements d'assurer un service de piquet de niveau 1 le week-end en plus du service 24 heures sur 24. Ceci limite sensiblement le rayon d'habitation possible. Comme le service d'intervention travaille de manière décentralisée, le SEV a de la peine à se faire une image concrète de la situation actuelle. C'est pourquoi nous appelons toutes les personnes concernées à se montrer prudentes devant les propositions de solution et à demander conseil ainsi qu'un deuxième avis en cas de besoin. Cela tout particulièrement pour les offres et promesses intitulées «retraite anticipée». Dans ce domaine, un accord écrit est essentiel. Le démantèlement et la restructuration au service d'intervention est un thème brûlant puisque de nombreux postes seront supprimés d'ici à mars 2017.

SEV

### Centre d'exploitation Mitte:

#### Voici une communication commune SEV-CFF Infrastructure du 23 octobre:

L'ambiance jugée mauvaise par le SEV au Centre d'exploitation Mitte à Olten a eu pour effet une séance entre la direction de l'exploitation à Infrastructure et le SEV le 12 octobre.

Les deux parties ont échangé de manière ouverte, ce qui a été jugé pertinent. Il a été défini que les demandes du personnel seraient approfondies et traitées par la Commission du personnel I-B-RME. Les rencontres entre la Cope et la direction du site vont être augmentées. Les deux parties espèrent ainsi un développement positif de la situation pour le personnel et un renforcement de la confiance mutuelle.

#### Assemblée SEV à Olten

Comme annoncé dans *contact.sev* le 29 septembre, les CFF veulent supprimer 70 postes dans les centres d'exploitations. Auxquels s'ajoutent des modifications de la courbe de progression et des exigences pour le profil de métier. Le SEV a convié le personnel du Centre d'exploitation Mitte à une séance le 25 octobre dernier à Olten. Le secrétaire syndical Urs Huber, responsable du dossier Infra, le président central AS Peter Käppler, ont rencontré les collègues pour les informer de la situation. Une assemblée utile? Un collègue a répondu sans détour: «Il y a des choses que j'ai entendues pour le première fois.»

Fi/vbo

Abonne-toi dès maintenant à la newsletter de [contact.sev](http://contact.sev):  
[sev-online.ch/fr/newsletter](http://sev-online.ch/fr/newsletter)



## Négociations CCT tl

## CCT: on remet le couvert

**Les revendications présentées par le secrétaire syndical SEV Christian Fankhauser ont été validées par l'assemblée de section.**

Fin 2015, la situation était des plus tendues entre la section tl et la direction de l'entreprise. Les négociations CCT, qui avaient pris de longs mois, se sont arrêtées net. On repart désormais à zéro, mais il n'est toujours pas question pour les employé-e-s tl de rediscuter du système salarial.

Les négociations vont commencer le 28 novembre prochain. L'objectif de l'assemblée du 31 octobre à la Maison du Peuple de Lausanne était de définir les revendications du personnel. On peut se réjouir que les employé-e-s aient répondu présent, ce qui montre bien leur intérêt pour ces négociations à venir, qui s'annoncent cependant assez rudes, l'incident concernant les conducteurs du M1 (voir encadré) ayant mis à mal la confiance qui peinait déjà à revenir...

Le comité souhaitait repartir

sur un nouveau cadre de négociations, qui a été présenté à l'assemblée et accepté par les participants. En voici quelques points: pas de changement du système salarial; revalorisation des salaires, augmentation des indemnités, 40 heures par semaine pour tous, un AG fourni par les tl et 5 semaines de vacances minimum.

Le mandat est clair, en route maintenant pour les négociations qui, selon le planning de la direction tl, devraient se terminer début mars 2017...

Henriette Schaffter



Bonne participation pour cette assemblée marquant le début des négociations CCT.

## INFO

## M1: la votation est validée par le comité

Le résultat des négociations sur la reconnaissance de la polyvalence des conducteurs du métro M1 avait été accepté en juin dernier, en assemblée. Le versement de l'indemnité de polyvalence, 250 ou 220 francs, a débuté en juillet.

La section n'a finalement pas signé ce protocole d'accord lorsqu'il lui est parvenu en juillet, celui-ci stipulant que les nouveaux conducteurs ne bénéficient, eux, pas de la classe supplémentaire. Cette clause n'était pas indiquée dans le procès-verbal des négociations et c'est pourquoi le comité a été très surpris de cette nouvelle donne. Il a alors tenté d'obtenir un retour en arrière sur ce point de la part de la direction, en vain.

L'assemblée du 10 octobre a accepté de renoncer à ce protocole d'accord et donc à l'indemnité prévue de 250 ou 20 francs. Cette assemblée ayant été peu fréquentée, le comité a décidé d'organiser un vote général vu l'importance de la décision. Sur les 34 collègues s'étant prononcés, 21 ont souhaité refuser le protocole d'accord, par solidarité avec les nouveaux conducteurs, tandis que 12 l'ont accepté, voulant conserver l'indemnité obtenue. Ce vote a suscité de nombreuses oppositions lors de l'assemblée du 31 octobre, plusieurs participants estimant qu'il avait été mal organisé et mettant en doute sa validité. Une certaine quantité de personnes ont souhaité

revoter, ce qui a été refusé par le comité qui estimait qu'aussi bien l'assemblée du 10 octobre que le vote ayant suivi suffisaient. Tollé parmi les opposants, qui ont quitté la salle, avant les discussions sur les négociations CCT. Il faudra désormais recommencer des négociations pour faire reconnaître la polyvalence chez les conducteurs du M1. Les employé-e-s devront-ils maintenant rembourser les montants des indemnités déjà versés? Seules les futures négociations le diront. Gageons que les partenaires sociaux trouveront un terrain d'entente afin de mettre les négociations de la CCT sur de bons rails.

Hes

## CARNET DE BORD

## La démocratie, c'est pas pour les petits!

Il était une fois 3,6 millions d'habitants qui se sont opposés à la signature d'un traité (CETA) négocié entre la Commission européenne et le Canada. Comme les Wallons représentent 1% de la population de l'UE, les interprétations sont allées bon train: prise d'otage, irresponsabilité, trop de pouvoir aux petits, absurdité de la démocratie, etc.

Pourtant, s'agissait-il vraiment d'une si incroyable prise de position? Pour des Suisses, la chose paraît piquante, puisque nous connaissons ce chevauchement des droits entre cantons, villes, communes et Confédération. Et c'est bien ainsi que nous savons que s'exerce la démocratie – même si parfois nous trouvons cela bien pénible, par exemple lorsque l'on perd sur AVSplus. C'est bien dans la probabilité des plus petits à se faire entendre dans le cadre donné. Pourtant, il n'y a là rien d'étonnant pour ceux qui vivent dans un Etat fédéral et non dans



un Etat centraliste à la française, et qui savent parfaitement que les ordres constitutionnels national et européen se chevauchent. Car, on l'oublie souvent, la Belgique est devenue progressivement, depuis les années 70, un Etat fédéral, comme l'Allemagne, les Etats-Unis, le Canada ou la Suisse. Dans ces fédérations, l'Etat fédéral ne peut disposer librement des compétences dévolues aux entités fédérées, à la fois sur le plan national et international. Washington utilise régulièrement cet argument dans les négociations commerciales pour expliquer qu'il ne peut ouvrir les marchés publics ou bancaires des Etats fédérés ou encore le marché du médicament, qui relève d'une agence fédérale indépendante! Et personne ne voit là une marque de faiblesse ou une paralysie des Etats-Unis. Bien au contraire, c'est même une de leurs forces: ils savent jouer de leur fédéralisme dans les négociations internationales pour obtenir, des autres, bien plus qu'ils ne cèdent. Qu'ensuite un compromis ait été trouvé dans le cadre du CETA, c'est bien là l'intérêt: si petit que l'on soit, notre droit à être entendu, à argumenter, potentiellement à convaincre est protégé. Car les Wallons ont obtenu des garanties quant au tribunal arbitral, (sous réserve néanmoins que les parlements de la région wallonne, de la région de Bruxelles capitale, des communautés française, germanophone et de la commission communautaire francophone) et quant à un «mode d'emploi» des éléments les plus contestés du traité.

La démocratie, entre autres choses, laisse aux plus petits, lorsqu'ils s'organisent et utilisent le droit dont ils disposent, une voix au chapitre. Il ne s'agit pas de gommer les différences, ni de façonner du compromis à tout prix, non il s'agit bien de donner un cadre à l'idée que chacun peut et doit s'exprimer. Pour cela, il faut des espaces, des instances où l'on s'approprie les outils du débat, où l'on teste ses arguments, où l'on apprend à ne pas être d'accord et à faire valoir son opposition. Ces lieux et instances sont essentiels à la démocratie. La Belgique n'a pas peur de mettre à l'épreuve sa démocratie, capable qu'elle a été de fonctionner sans présidence pendant 541 jours! Pas plus qu'elle n'a hésité à user face à la Bruxelles européenne de son droit de négocier. J'ose une explication: son fort ancrage syndical n'y est sûrement pas pour rien!

Valérie Solano

A lire, les très nombreuses publications du CRISP (Centre de recherche et d'information sociopolitiques) [www.crisp.be](http://www.crisp.be)

Stratégie OFT 2030: deux ans après, où en est-on?



## Cabotage: « La loi doit être respectée »

*Les bus low cost à longues distances arrivent petit à petit en Suisse (la ligne Constance-Lyon vient d'être ouverte), ce qui ne manque pas de soulever d'importantes questions. Giorgio Tuti, président SEV, explique ici la position du syndicat, ses revendications et ses actions. Il fait également le point sur la politique suisse des transports et les divergences entre l'OFT et le SEV.*

■ **contact.sev:** Giorgio Tuti, on parle beaucoup de Flixbus dans la presse suisse ces derniers temps. Quel est le problème avec ces bus low cost?

**Giorgio Tuti:** Le premier et le plus important des problèmes, ce sont les salaires et les conditions de travail qu'ils appliquent! Ils ne participent pas aux frais de l'infrastructure. Il s'agit donc de concurrence déloyale vu qu'il n'y a pas de respect de l'interdiction de cabotage. Et cette pratique est interdite par la loi en Suisse pour protéger le rail. Avec Flixbus, il y a possibilité de monter dans le bus à Zurich et descendre à Genève. C'est du cabotage et c'est interdit. Si on accepte le cabotage, alors on accepte le dumping social et salarial.

■ **Concrètement, quelles sont les revendications du SEV?**

Il faut faire respecter la loi. L'OFT doit non seulement faire davantage de contrôles mais aussi sanctionner plus sévèrement et ne pas se contenter d'amendes dérisoires. Il y a bien une procédure en cours contre Flixbus pour un cas de cabotage entre Zurich et Bâle, mais à côté de cela, je considère que les abus non sanctionnés restent très nombreux.

■ **Pourquoi certaines lignes**

**en direction du Sud de l'Europe, qui existent depuis longtemps, ne constituent pas le même problème?**

La comparaison s'arrête là. Car Flixbus est une entreprise commerciale qui veut concurrencer le système de transports publics suisse avec son offre de lignes transfrontalières avec des haltes en Suisse. Et de manière très régulière. On est loin des entreprises qui relient le Kosovo ou la Sicile et dont le but est d'offrir occasionnellement des trajets nord-sud.

■ **Est-ce au chauffeur de contrôler qui monte et qui descend de son bus?**

Non, ce n'est pas de sa responsabilité. Les conditions de travail de ces chauffeurs sont déjà très mauvaises. La responsabilité revient à l'entreprise, qui doit pouvoir garantir qu'elle respecte l'interdiction du cabotage.

■ **Dans sa stratégie 2030, l'OFT se montre très libéral par rapport à ces concessions de bus longues distances. Ce n'est guère rassurant pour le personnel des transports publics...**

C'est inadmissible. Cette vision libérale en matière de politique des transports n'a pas de sens. On a tellement investi dans le rail qu'amener maintenant de la concurrence,

c'est illogique. Tout cela mettrait en péril le système suisse de transports qui est, tout le monde le dit, le meilleur. Le peuple suisse s'est prononcé plusieurs fois pour le rail. Nous ne sommes pas d'accord que l'OFT tente des expérimentations alors que le système actuel est bon et reconnu loin à la ronde. Nous devons bien sûr trouver des alliés politiques pour défendre notre point de vue à l'échelon fédéral.

■ **Et que compte faire le SEV pour montrer sa désapprobation, outre ce qu'il a déjà entrepris jusqu'à présent?**

Nous sommes en train d'affiner notre plan d'actions

«**La vision de l'OFT n'a pas de sens. On a tellement investi dans le rail qu'amener maintenant de la concurrence, c'est illogique.**»

suite à l'ouverture de la nouvelle ligne Constance-Lyon, mais il est trop tôt pour dévoiler notre stratégie! Une chose est sûre, le SEV ne restera pas les bras croisés. L'entreprise Flixbus doit payer pour le non-respect de la loi.

■ **On en est encore loin, mais si au final des concessions de bus longues distances sont octroyées, que ferons-nous?**

Nous ferons tout pour que

cela ne soit jamais le cas. Si les parlementaires fédéraux devaient assouplir la législation, nous exigerions alors un respect du système tarifaire national et une convention collective cadre au niveau national. Nous demanderions qu'il y ait une vraie législation en ce qui concerne la branche bus, qui protège les salaires et les conditions de travail.

■ **La vision 2030 de l'OFT a été dévoilée il y a deux ans et jugée dangereuse et dommageable par le SEV. Quel est le bilan intermédiaire?**

Il y a deux ans, nous avons déjà tiré la sonnette d'alarme, jugeant effectivement cette

stratégie beaucoup trop libérale. Entre-temps, il y a eu le cas Crossrail, et nous avons réagi avec succès. Des salaires très bas auraient pu être payés dans le trafic marchandises transfrontalier. Nous nous sommes battus pour que les salaires soient basés sur les revenus usuels dans la branche. Nous avons gagné sur le principe. Les entreprises ayant un siège en Suisse et des contrats suisses paient leurs employé-e-s se-

lon les usages suisses. L'OFT doit d'ailleurs communiquer tout prochainement – c'était annoncé pour mi-octobre 2016 – les salaires minimaux de la branche.

■ **Deux compagnies se disputent actuellement la ligne de faite du Gothard, dont la concession doit être renouvelée. C'est du jamais vu en Suisse pour le trafic grandes lignes, n'est-ce pas?**

Oui, en effet, le SOB a dévoilé un concept plus large que la simple ligne du Gothard, qui va jusqu'à Bâle, Zurich au nord et Lugano au sud. Si la concession est octroyée au SOB, ce serait la première fois qu'on enlève une prestation de trafic longues distances aux CFF et cela ouvrirait la porte à d'autres concessions. Comme syndicat, nous ne sommes pas là pour défendre les intérêts des entreprises et nous ne nous prononçons pas pour un projet ou un autre. Nous sommes là pour défendre les intérêts des employé-e-s et nous avons des membres aussi bien au SOB qu'aux CFF. Ce qui est essentiel pour nous, c'est que les salaires et les conditions de travail soient respectés.

■ **Le concept du SOB prévoit l'accompagnement dans les trains, contrairement à celui des CFF. C'est clai-**



Giorgio Tuti, lors de l'assemblée VPT romande le 29 octobre à Bulle.

**rement un point en faveur du premier, non?**

Nous sommes favorables à cet accompagnement, qui assure davantage de sécurité pour les passagers. Cela fait partie de nos revendications, tout comme la défense des conditions de travail. Tout le monde regarde ce qui se passe du côté du Gothard, car ça pourrait être un signal fort pour la suite. Cela pourrait aussi ouvrir la voie à d'autres.

■ **Outre le trafic intérieur et le trafic marchandises transfrontalier, il y a une troisième catégorie: le trafic de transit. Quels sont les objectifs du SEV à ce niveau-là?**

Pour le trafic de transit, il n'y a pour l'instant qu'un accord de réciprocité entre les entreprises CFF Cargo, CFF Cargo international et BLS Cargo et leurs partenaires allemands et italiens: les mécaniciens suisses circulent autant à l'étranger que leurs collègues étrangers en Suisse.

■ **Ce n'est pas suffisant?**

C'est peu. Nous voulons en outre que la loi sur les travailleurs détachés, qui exclut pour l'instant le domaine du transport, soit également appliquée dans notre secteur.

Les postes de travail mobiles (sans lieu de travail stable), comme les mécaniciens de locomotive, les contrôleurs et les chauffeurs routiers, devraient aussi être rémunérés selon des salaires suisses lorsqu'ils traversent notre pays. Les travailleurs étrangers venant faire des prestations en Suisse, dans le domaine de la construction par exemple, sont protégés par cette loi. Pourquoi ne serait-ce pas le cas pour ceux qui travaillent à bord des trains ou dans les camions? Sur ce point-là, nous nous battons et nos slogans sont « Sur le rail suisse des salaires suisses » ainsi que « Sur les routes suisses des salaires suisses ».

Je suis actif dans ces campagnes au niveau européen en siégeant à l'ETF.

■ **Mais depuis quand se préoccupe-t-on des routiers?**  
Le même principe doit être appliqué sur la route car si la concurrence existe entre les différents pays, elle existe aussi, et très fortement, entre le rail et la route. Si on protège uniquement les salaires

«**Nous sommes très actifs dans le monde politique et c'est seulement ainsi que nous obtiendrons des succès en matière de politique des transports.**»

■ **Il faut aussi noter que la problématique va augmen-**

ter lorsque le tunnel du Ceneri sera ouvert...

En effet, il sera alors possible, théoriquement, de traverser la Suisse sans changer de mécano. Et si c'est le cas, il y aura forcément du dumping salarial. Nous avons déjà mené des actions de sensibilisation à Muttenz et à Chiasso, en mai dernier, pour mettre le doigt sur cette problématique.

■ **Il y a eu aussi quelques votations importantes au niveau fédéral depuis 2014...**  
Oui, nous avons gagné la votation sur FAIF en février 2014, celle contre l'initiative «Pro Service public» au mois de juin de cette année et perdu celle sur le deuxième tube au Gothard en février. Au niveau européen, nous luttons contre la libéralisation des transports. Premier succès à relever: la séparation entre exploitation et infrastructure dans les entreprises de transport a du plomb dans l'aile. Par contre, on parle toujours d'une libéralisation du trafic

sur le rail, avec l'obligation de payer des salaires suisses, le trafic routier prendra de l'ampleur, la concurrence étant alors faussée. On attend maintenant que l'OFT indique

les salaires usuels de la branche qu'il doit définir.

■ **On l'aura compris, le travail politique est essentiel pour espérer avoir une quelconque influence en la matière...**

C'est essentiel. Nous sommes très actifs dans le monde politique et c'est seulement ainsi que nous obtiendrons des succès en matière de politique des transports. Ça fait totalement partie de notre travail en tant que syndicat du personnel des transports.

Propos recueillis par  
Henriette Schaffter

Le colloque annuel d'OuestRail a eu lieu le 4 novembre à Yverdon-les-Bains

# L'irruption des bus low cost

**Partout en Europe les lignes de bus intercity se multiplient. Une motion a été déposée au Parlement fédéral pour demander que la Suisse libéralise «le transport de voyageurs en autocar à longue distance». Menace pour le rail? Cette question était au cœur des débats du colloque de l'association OuestRail.**

«Ma motion demande que les entreprises de car suisses puissent offrir des prestations sur les grandes lignes. A mon avis les CFF ne devraient pas avoir peur de cette concurrence routière.» Devant les participant-e-s du colloque d'OuestRail, le conseiller national libéral-radical valaisan Philippe Nantermod défend crânement la motion qu'il a déposée en décembre 2015 au Conseil national.

## L'OFT se dégonfle

Pierre-André Meyrat, directeur suppléant de l'OFT, relève que l'Office fédéral des transports a déjà accordé à la compagnie de



De gauche à droite: Claude Hêche, Nicolas Rossé, Pierre-André Meyrat, Alain Barbey, Alain Sauvant, Mathieu Fleury, Philippe Nantermod, Robert Cramer.

bus Kantic GmbH la concession pour la ligne de bus Genève–Lausanne–Neuchâtel–Chiètres–Berne–Lucerne Neuenkirch. Concession octroyée «sous réserve que seules soient transportées les personnes disposant d'un titre de transport pour une correspondance bus internationale depuis Lucerne Neuenkirch». Cette réserve ne convainc pas notre collègue Michel Béguelin présent dans la salle. L'ancien conseiller aux Etats vaudois estime

que l'OFT ne se donne pas les moyens pour contrôler si tous les passagers qui fréquentent cette ligne sont réellement détenteurs d'un billet de bus qui les amène à l'étranger.

## Des CFF un peu gonflés

«Avec une croissance du nombre de voyageurs de 30% à 40% d'ici à 2040, la peur de trains vides provoquée par la concurrence des bus est infondée», tente de rassurer Pierre-André

Meyrat. Malgré tout, Alain Barbey, directeur régional Voyageurs et coordinateur régional CFF Romandie, affirme que les CFF «prennent très au sérieux cette concurrence des bus». Le représentant de l'ex-régie fédérale y va de son couplet d'une entreprise CFF qui cherche à passer «d'un statut de fonctionnaire à un statut d'entrepreneur». Des propos qui n'ont pas eu l'heur de plaire à notre collègue Jean-Claude Cochard (lire encadré ci-dessous).

## Déjà 14% de part de marché en France

Mathieu Fleury, secrétaire général de la Fédération romande des consommateurs, constate qu'Internet permet aujourd'hui «une individualisation des transports publics par la politique des billets CFF à des prix différenciés et une mutualisation des transports individuels par le covoiturage».

Un constat que partage – preuves à l'appui – Alain Sauvant, directeur de l'Autorité de la qualité de service au sein du Ministère français des transports. «En France, le covoiturage de la plateforme BlaBlaCar existe depuis 2014 et les lignes de bus interurbaines libéralisées par la loi Macron obtiennent des concessions depuis l'été passé. Aujourd'hui, ces nouvelles mobi-

lités interurbaines ont déjà accaparé 14% du marché.»

## L'aménagement du territoire s'emmêle

Pour Robert Cramer, conseiller aux Etats vert genevois, «on joue à se faire peur dans ce débat. Aujourd'hui, l'alternative aux bouchons c'est le train, et l'alternative au trafic pendulaire de masse c'est l'aménagement du territoire.» Malgré le fait que la nette majorité des quelque 150 participant-e-s au colloque d'OuestRail sont acquis au rail, Philippe Nantermod persiste dans la défense de sa motion parlementaire. «La Suisse ne pourra pas se soustraire à la libéralisation des lignes de bus longue distance. Si nous voulons être visionnaires, il nous faut donner la possibilité aux entreprises suisses de prendre une longueur d'avance sur les grandes compagnies de bus étrangères telle que FlixBus.»

Le conseiller national valaisan veut se montrer rassurant. «Dans ma motion, l'adversaire ce n'est pas le rail, mais la voiture et l'avion. De plus, la clientèle des bus intercity longue distance ne sera pas composée de pendulaires, mais de touristes et de jeunes.» Le journaliste de la RTS Nicolas Rossé, animateur du débat, relève toutefois les propos du Français Alain Sauvant qui contredisent ceux de Philippe Nantermod. «En France, 47% de la clientèle des bus longue distance est essentiellement constituée de pendulaires qui sont au bénéfice d'une formation universitaire.»

La conclusion appartient à Claude Hêche, président d'OuestRail. «En Suisse, le débat des bus longue distance ne fait que de commencer. Il sera intéressant de prendre connaissance au printemps prochain du rapport promis par le Conseil fédéral sur les conditions d'une ouverture au marché des transports voyageurs.»

Alberto Cherubini

## L'AVIS DE JEAN-CLAUDE COCHARD

### «On va vers une McDonaldisation des transports publics voyageurs»

Jean-Claude Cochard, militant SEV et vice-président de l'Union syndicale vaudoise, a participé au colloque d'OuestRail.

#### ■ Qu'est-ce que ça t'inspire ces bus low cost?

Ce n'est pas une surprise. Dans le sillage de la libéralisation du fret ferroviaire, on va tout droit vers une McDonaldisation des transports publics voyageurs.

#### ■ Pourrait-on libéraliser le marché tout en gardant des conditions de travail

#### satisfaisantes?

Impossible! Il suffit d'aller en Angleterre pour voir les dégâts. Durant le colloque, le représentant des CFF Alain Barbey a clairement évoqué le projet RailFit qui va rayer 1400 postes de travail pour soi-disant permettre aux CFF de rester concurrentiels.

#### ■ Que faire?

Il faut savoir ce que l'on veut. Nous sommes face à un choix de société. Soit nous baissons les bras, soit nous retroussons nos manches et nous luttons pour des conditions de travail dignes

et de bonnes conventions collectives de travail.

#### ■ As-tu apprécié ce colloque d'OuestRail?

Oui, bien sûr, Philippe Nantermod a le mérite de secouer le cocotier. Le débat était intéressant. Les enjeux sont actuels. Mais je trouve que l'on invite trop rarement des syndicalistes à la tribune des orateurs. L'on oublie trop facilement que ce sont les travailleurs qui font tourner l'économie, notamment les transports publics.

Alberto Cherubini

Lucie Waser: «Avec la majorité politique actuelle, il y a peu de marge de manœuvre.»

# A pas très lents vers l'égalité

**Les entreprises qui emploient au moins 50 personnes devront analyser tous les quatre ans les salaires qu'elles leur versent. Un organe de contrôle externe vérifiera le bon déroulement de l'analyse et rendra compte du résultat de son examen à la direction de l'entreprise.**



Les femmes de l'USS en piste (Lucie Waser, troisième depuis la gauche).

C'est ce que le Conseil fédéral a décidé lors de sa séance du 26 octobre après avoir pris acte des résultats de la consultation. Il a chargé le Département fédéral de justice et police de préparer un projet de loi dans ce sens d'ici à l'été 2017.

Il y a 35 ans que l'égalité salariale entre hommes et femmes est inscrite dans la Constitution, mais elle n'est toujours pas réalisée. Il existe encore des écarts de salaire inexplicables. Les mesures volontaires, comme le «Dialogue sur l'égalité des salaires», n'ont pas remporté le succès espéré.

C'est pourquoi le Conseil fédéral avait mis en consultation, en novembre 2015, un projet de modification de la loi sur l'égalité (LEg). Il proposait que les entreprises employant 50 travailleurs ou plus soient tenues d'exécuter une analyse des salaires et de faire contrôler sa bonne exécution par un organe externe.

Dans la position du Conseil fédéral, le contrôle externe se centrera uniquement sur la méthode employée et non sur les résultats obtenus. Il sera confié à un organe de révision. Le Conseil fédéral a renoncé à charger les partenaires sociaux du contrôle. Face à la levée de boucliers des patrons, le Conseil fédéral a renoncé à l'obligation de rendre public le nom des entreprises qui n'ont pas joué le jeu. La position du CF ne manque-t-elle pas de courage? Nous avons interrogé Lucie Waser, responsable de l'Égalité au SEV.

**Pendant la consultation, les organisations féministes ont dénoncé une réforme trop timide. Comment qualifies-tu la proposition du Conseil fédéral?**

Actuellement, je ne vois pas d'autre choix politique que celui du Conseil fédéral, même si bien sûr il ne me plaît pas! Mais vu les actuels rapports de force sur le plan politique, les femmes des syndicats doivent faire preuve de réalisme, même si nous demandons évidemment bien plus. Il s'agit néanmoins d'un petit pas dans la bonne direction. On ne fait pas du surplace, mais surtout, on ne recule pas. C'est déjà quelque chose et en tout cas une petite percée en direction de l'égalité en Suisse.

**Quel est l'aspect le plus problématique?**

Le contrôle volontaire des salaires dans les entreprises de moins de 50 personnes. Et pour ne rien améliorer, les plus grandes sont «invitées» à agir. Le tout, sans aucun contrôle et sans sanctions possibles de la Confédération. Pour se consoler, on peut constater que le Conseil fédéral fait référence à la méthode officielle de contrôle des salaires et que l'Office

dérale Simonetta Sommaruga en est bien consciente. Mais pour un véritable changement, il faut d'autres équilibres politiques. Il n'y a pas d'autre voie. Lors des prochaines élections fédérales, il s'agira d'élire des personnes qui se battent pour l'égalité entre hommes et femmes et pour davantage de justice sociale.

**Quelles sont les actions prévues par l'USS pour dénoncer la situation?**

Nous en avons discuté le 1<sup>er</sup> novembre. On ne va pas rester les bras ballants. Il y a des idées d'actions pour la session d'hiver des Chambres fédérales et nous les communiquerons en temps voulu.

**Qu'en est-il de l'égalité salariale dans les transports publics?**

Comparée à d'autres secteurs, la situation dans les transports publics n'est pas si mauvaise. Pourquoi? Parce que nous avons des CCT et des contrats

d'entreprise qui ne protègent pas que les femmes. Néanmoins, l'existence de contrats n'est pas une garantie d'égalité salariale, même s'ils en fixent les conditions pour l'atteindre. Sans des protections bien codifiées, les droits des travailleurs et travailleuses ne pourraient être améliorés. Il y a des entreprises ferroviaires qui considèrent l'égalité salariale et les contrôles réguliers comme partie intégrante de la gestion de la qualité, car elles ont compris que c'est un moyen d'être un employeur attractif sur le marché. Ceux qui souhaitent le meilleur ne peuvent se passer des femmes. Les entreprises qui parviennent à engager les meilleurs hommes et les meilleures femmes affronteront l'environnement concurrentiel sans crainte. Certaines boîtes ont compris la plus-value qu'offre l'égalité.

Françoise Gehring

## ■ Rapport du Forum économique mondial

### La Suisse, désormais 11<sup>e</sup>, recule de trois rangs sur l'écart hommes-femmes

Le Forum économique mondial a publié son rapport international sur l'égalité homme-femme, basé sur quatre critères: les opportunités économiques, l'éducation, la santé et l'émancipation politique. La Suisse recule au 11<sup>e</sup> rang. C'est en particulier en matière d'éducation et de santé que notre pays est mal classé. L'Islande est en tête devant les pays scandinaves.

Désormais onzième, la Suisse baisse surtout sur les opportunités économiques, alors que la parité ne devrait pas être atteinte avant 2186 dans le monde. Après une avancée record en 2013, jamais le fossé entre les sexes n'avait été plus élevé depuis 2008 dans le monde, estime le Forum économique mondial (WEF) dans son rapport publié récemment à Genève. Il atteint 59% sur les opportunités économiques, l'un des quatre indicateurs avec l'éducation, la santé et l'émancipation politique. Le Rwanda arrive devant l'Irlande à la 5<sup>e</sup> place. Les Philippines suivent devant la Slovénie, la Nouvelle-Zélande et le Nicaragua.

En Suisse, le décalage entre hommes et femmes est considéré comme comblé à 77%,

deux points de moins qu'en 2015. Dans le détail, le pays figure au 15<sup>e</sup> rang pour l'émancipation politique, un rang de mieux que l'année précédente, et au 30<sup>e</sup> pour la participation et les opportunités économiques, en baisse de treize places.

#### ■ Ouest de l'Europe devant

Mais la Suisse n'est que 61<sup>e</sup> en matière d'éducation, en hausse de huit rangs, et au-delà du 70<sup>e</sup> rang pour la santé, en légère amélioration. Pour autant, elle arrive au 1<sup>er</sup> rang du taux d'alphabétisation des femmes et dans leur accomplissement dans l'éducation tertiaire.

En revanche, la Suisse recule de 23 rangs sur le décalage dans les revenus estimés, pour lequel elle figurait à la 1<sup>re</sup> place en 2015.

Dans le monde, les femmes gagnent un peu plus de la moitié du salaire que touchent les hommes, malgré de plus longues heures de travail rémunérées ou non. Le taux d'activité stagne à 54% chez les femmes contre plus de 80% pour les hommes. Le nombre de femmes qui occupent des postes à haute responsabilité reste bas.

comm.

## Assemblées d'information et de résistance contre RailFit 20/30

«La mobilisation c'est un escalier qui peut nous mener à la grève, qui n'est pas un but en soi. On est en bas de l'escalier et ce soir on a commencé à gravir les marches!»

Manuel Avallone, vice-président du SEV



# Le personnel des CFF sonne la charge

Lors des huit assemblées contre RailFit 20/30, des centaines d'employé-e-s de toute la Suisse ont manifesté leur désapprobation. Place maintenant à l'action. A noter le 22 novembre dans votre agenda.

Il y a les mesures qui touchent tout le personnel: la volonté de faire payer paritairement les primes de risque de la CP CFF alors qu'actuellement c'est l'em-

ployeur qui s'en charge. Ce sont des centaines de francs en moins sur le salaire annuel. Le durcissement de l'accès à l'invalidité professionnelle (actuel-

lement dès 50 ans et 10 ans de service) est l'autre dossier chaud vu que l'entreprise a résilié la convention avec la caisse de pension pour la fin de l'année.

Le SEV a reçu mandat des assemblées de se battre contre ces deux mesures et d'autres assemblées intersectorielles sont d'ores et déjà prévues. Et c'est

l'autre enseignement majeur de ces assemblées: le personnel veut se battre ensemble contre l'ensemble de RailFit 20/30.

Vivian Bologna

## Assemblées de résistance à RailFit 20/30

## «Il faut se ressouder»: quand la division nourrit la colère

Tant à Genève qu'à Lausanne ou Yverdon, les assemblées ont été fréquentées par un personnel CFF qui veut recréer des liens malgré les difficultés liées à la divisionnalisation de l'entreprise.

«Il est primordial que nous nous ressoudions. L'individualisme prend le pas sur le collectif.» «Nous étions très nombreux à signer la pétition contre RailFit et la direction a augmenté le nombre de suppressions de postes qui sont passées de 900 à 1400. Les dirigeants se gavent de bonus et ils demandent des efforts au personnel! C'est simplement scandaleux.»

Voici quelques-unes des prises de positions entendues jeudi 27 octobre lors de la première des sept assemblées contre RailFit 20/30 organisées par le SEV et qui a regroupé plus de

20 personnes de divers corps de métier (vente, manœuvre, mécanicien, contrôleur, service intervention, circulation des trains et retraités). L'ambiance était à la contestation contre les mesures prévues par la direction des CFF. Refus catégorique de la péjoration des conditions de travail – liées notamment à la hausse de la productivité due aux suppressions de postes –, refus de perdre 0,8% du salaire pour les cotisations-risques à la Caisse de pension et refus de voir l'accès à l'invalidité professionnelle être péjoré.

Autre élément central: la solidarité entre les corps de métiers doit être recréée. «J'ai entendu que vous souhaitez une autre séance. Nous allons donc l'organiser dans quelques semaines à Genève. Et si vous souhaitez être défendus sur vos conditions de travail, prenez contact avec moi», a souligné la secrétaire syndicale du secrétariat régional genevois

Valérie Solano. Entre-temps la nouvelle assemblée a été fixée au 30 novembre! De son côté, le vice-président SEV, Manuel Avallone, a relevé que la colère de la base devra se manifester lors d'actions locales d'abord, puis devant le siège de l'entreprise ou de la Caisse de pension des CFF fin novembre/début décembre lorsque seront discutées les mesures liées à la Caisse de pension, soit l'accès à l'invalidité professionnelle et la répartition des cotisations-risques. On sait désormais que ce sera le 22 novembre au siège des CFF à Berne.

### La colère lausannoise

Quatre jours plus tard, c'est à Lausanne qu'une trentaine de personnes de nombreux corps de métier se sont réunies à l'Espace Dickens. «La déshumanisation touche tout le monde aux CFF», a martelé le secrétaire syndical Jean-Pierre Etique. L'incertitude liée à la

disparition des emplois était palpable. «A l'intervention, on nous avait promis qu'il n'y aurait plus de réorganisation. Et maintenant, ce sont 10 postes qui giclent à Lausanne. Il ne restera plus que 4 employés.» D'autres ont déploré la tendance dans la vente: «L'employé doit aller vers l'utilisateur et lui apprendre à utiliser les automates. En fait, le message c'est: «Viens, je t'apprends à supprimer mon poste de travail.» Ces employé-e-s ont-ils le choix?» s'est interrogé un participant.

Comme à Genève, l'assemblée s'est opposée aux mesures prévues par RailFit 20/30. Le personnel veut se mobiliser, conscient que les attaques vont être encore plus dures, notamment contre la CCT qui arrive à échéance fin 2018. «C'est le moment d'être plus combatif» ou «On ne peut plus se permettre cette mollesse». Voici quelques propos tranchants entendus à l'Espace

Dickens. Et Manuel Avallone, vice-président du SEV, de rebondir: «La mobilisation c'est un escalier qui peut nous mener à la grève, qui n'est pas un but en soi. On est en bas de l'escalier et ce soir on a commencé à gravir les marches!»

### La peur à Yverdon

A Yverdon, Giorgio Tuti, président SEV, était présent pour écouter le sentiment de la trentaine de participant-e-s. Certains ont estimé qu'il est trop tard pour que les CFF reviennent sur les 0,8% de cotisations-risques, que le SEV n'a pas réagi à temps. Giorgio Tuti leur a expliqué que «le match se jouera d'ici à la fin de l'année», qu'il faut se mobiliser le 22 novembre prochain: «Le résultat dépendra de notre mobilisation!» Il a précisé qu'amenner les CFF à la table de négociations n'était pas automatique et que le SEV avait



A Lausanne en haut et en bas à droite. En bas à gauche à Zurich. A Yverdon au centre. Plus de photos sur notre site internet. (photos d'Eric Roset)

Suite en page 12

## Suite de la page 10

beaucoup travaillé en coulisse pour obtenir cela. Le président a déclaré: «Notre chance, c'est de rester ensemble, de ne pas se laisser diviser.» Ce à quoi un participant a simplement rétorqué: «Ça fait depuis 2004 qu'ils essaient de nous diviser.» Une participante s'est interrogée sur la possibilité d'une grève et a expliqué avoir un peu peur de se retrouver seule à faire la grève dans son service... Giorgio Tuti lui a répondu que la grève était un parcours de construction syndicale et que ce parcours débute par le recrutement: «Il faut inclure tout le monde, c'est important d'être nombreux, ça nous rend plus forts.»

Jean-Claude Cochard, vice-président de l'Union syndicale vaudoise, était présent à Yverdon et a appelé à s'unir avec d'autres secteurs pour lutter contre les attaques des services publics. Mais pour une grande partie des employé-e-s CFF présent-e-s, le sentiment dominant semble bien être la peur: «On a peur, on n'ose pas trop la ramener» ou encore «ils donnent du travail dans d'autres pays

alors qu'on a les compétences ici. On doit accepter et refaire le travail après coup car il est mal fait.» D'autres sont plus revendicatifs et estiment qu'il faut se remuer, que chacun a sa place dans le système et qu'il faut stopper les politiques. Un employé a relevé que «faire carrière aux CFF, ce n'est pas être honteux, alors que c'est ce qu'ils veulent nous faire croire». Une question également sur l'utilité d'avoir deux représentants au CA des CFF, à laquelle Giorgio Tuti a répondu: «Ils réussissent, en écoutant les revendications du SEV, à assouplir les décisions du CA, mais ils ne peuvent effectivement pas faire changer les grandes lignes.» Au niveau politique, quelques personnes ont déploré le peu de soutien des socialistes et des Verts, qui «devraient commencer à se préoccuper des vrais problèmes de société!» Quelques idées de mesures de lutte ont été évoquées et une nouvelle séance sera agendée à Yverdon, les participant-e-s ayant montré de l'intérêt à se revoir, encore plus nombreux, et «à ne pas subir le projet RailFit».

Henriette Schaffter et Vivian Bologna

## L'INVALIDITÉ PROF. EN BREF

L'invalidité professionnelle est versée par la Caisse de pension CFF lorsqu'un-e employé n'est plus apte à remplir sa fonction ou d'autres fonctions qui peuvent être raisonnablement attendues de lui et qu'il n'a droit qu'à une rente AI partielle (25 %, 50 % ou 75 %) ou aucune rente. Ce filet de secours est d'autant plus important aux CFF où l'on trouve des métiers de monopole. Les durcissements d'accès aux rentes AI sont un autre élément d'importance.

Qui peut être concerné? Un employé de manœuvre dont les artères bouchées l'empêchent de poursuivre son activité sur les voies; un-e employé-e de l'intervention qui a une perte de l'acuité visuelle ou un technicien de surface qu'une allergie empêche de nettoyer les voitures.

Les employé-e-s des CFF qui ne peuvent plus effectuer leur travail sont normalement suivis par le Service médical en vue d'une réintégration dans la fonction, voire dans une autre, et ce dans un espace de deux ans. Sans résultat positif, il y a rupture des relations de travail.

L'assuré-e qui a 50 ans et 10 ans de services aux CFF pourra obtenir une invalidité professionnelle versée par la Caisse de pension, indépendamment de la décision de l'AI.

Les CFF assument les coûts de l'invalidité professionnelle, même si elle est versée par la Caisse de pension. Pour un quinquagénaire, on peut parler de centaines de milliers de francs, voire d'un million. D'où «le potentiel d'économie» identifié par les CFF qui souhaitent désormais que l'accès à l'invalidité professionnelle ne soit possible que dès 55 ans avec 25 ans de service.

Tout ceci alors que le service médical, le centre du marché du travail et l'assistance sociale seront regroupés et où 11,2 des 90 places de travail passeront à la trappe... Qui a parlé de démantèlement? gi/vbo

## Zurich, Olten et Berne

## « On n'a pas mérité ça! »

**En Suisse alémanique, loin de la fausse image de « non-contestataires », les participant-e-s ont exprimé des besoins similaires à leurs collègues romands ou tessinois.**

En Suisse alémanique, le personnel s'est demandé comment les CFF pouvaient décider une diminution de 0,8 % du salaire sans négocier avec les partenaires sociaux? «Comment peuvent-ils exiger une diminution salariale alors que nous avons renoncé aux négociations salariales entre 2017 et 2020 et renoncé à un jour de vacances de 2016 à 2018 en échange des mesures de stabilisation de la caisse de pension?», s'est étonné un employé.

Un autre s'est demandé si cela valait la peine pour l'entreprise de se mettre à dos le personnel pour 18 millions (cotisations-risques) sur les 1,2 milliard de francs d'économies prévues par RailFit: «Les CFF ont besoin de nous 24 h sur 24 et nous renonçons à nos congés au dernier moment. Nous n'avons pas mérité un tel traitement, c'est extrêmement démotivant!»

La péjoration de l'accès à l'invalidité professionnelle a été vertement critiquée. «C'est pour le moins cynique de la part d'une entreprise qui parle constamment de prévention.

## ■ A Bellinzone

## « C'est le moment de réagir! »

A Bellinzone le 3 novembre, l'assemblée était déterminée. «On est arrivé à un point de non-retour, avec la dévalorisation de notre travail et de ceux qui le font.» Tel est le résumé de cette soirée contre RailFit 20/30. «Comme vous vous en souvenez, nous avions enterré RailFit 20/30 et remis une pétition à la direction générale



Avec la suppression des emplois, la charge de travail va augmenter et donc le nombre de cas de maladie.» L'invalidité professionnelle ne concerne pas que les catégories professionnelles effectuant du travail physiquement lourd, comme les employé-e-s de la manœuvre ou de la construction des voies. «Cela peut toucher tout le monde!», a rappelé René Windlin, du service juridique du SEV.

Selon le SEV, les CFF ne peuvent décider unilatéralement de péjorer l'invalidité professionnelle, car la CCT prévoit des négociations avec le SEV. Et c'est donc le 22 novembre qu'aura lieu une séance de négociation justement entre les CFF et les syndicats.

Comme ailleurs, les participant-e-s ont mis le doigt sur le fait que les suppressions d'emploi vont trop loin et mettent en danger le bon fonctionnement de l'exploitation ferroviaire, le service à la clientèle, la sécurité et avant toute chose la santé du personnel surchargé. Un participant s'est insurgé

contre le discours du CEO Andreas Meyer: «Au lieu de rêpéter à l'envi que le prix des billets ne peuvent plus augmenter, Andreas Meyer devrait dire clairement aux politiciens et aux client-e-s qu'on ne peut améliorer les prestations avec toujours moins de moyens!»

Des participant-e-s exigent aussi des chiffres clairs, car de la sorte on ne peut négocier. Et de Manuel Avallone de critiquer ce flou, volontaire, entretenu par la direction, avec pour base tactique le salami.

A Berne (photo), lundi soir, quelque 70 employé-e-s sont venu-e-s s'exprimer: «La Suisse alémanique doit se réveiller. Les Romands l'ont déjà compris. Ils faut avoir plus de courage!» ou «La sécurité et la qualité des transports publics souffrent de la déshumanisation. La population veut des gens aux guichets, à la gare et dans le train.» On est pourtant loin de la fracture culturelle. Ces assemblées l'ont mis en évidence.

Markus Fischer, Karin Taglang/vbo

«C'est le moment de réagir!», a dit un participant. «Ils sont en train de se débarrasser de compétences de qualité», a renchéri un autre. «Mais de quel gras parlent-ils? On est tous pressés jusqu'à l'in vraisemblable. Je croise en permanence des collègues qui ont quantité d'heures supplémentaires.» Françoise Gehring/vbo

Assemblée des délégués AS

# « Service public – et maintenant ? »

L'assemblée des délégués AS du 25 octobre était placée sous le signe du Service public. Giorgio Tuti, président SEV, et Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports, ont animé un atelier à ce sujet, afin de rassembler les avis et idées des participants.

Avant de se consacrer au Service public, les participants ont dû traiter quelques points à l'ordre du jour. Ils ont accepté le budget 2017, qui comprenait la création d'un poste de responsable recrutement à 20%. En outre, quatre délégués CCT suppléants ont été élus. Peter Kämpfer, président central AS, a informé l'assemblée sur les thèmes syndicaux actuels. En ce qui concerne RailFit20/30, il a indiqué espérer des négociations et a demandé aux personnes présentes de s'activer pour trouver de nouveaux membres, afin de pouvoir être encore plus forts lors des prochaines négociations CCT. Peter Kämpfer a regretté que la manifestation AVSplus n'ait pas été couverte par les médias, puisque la votation avait lieu très peu de temps après. Il a



Daniela Lehmann et Giorgio Tuti sont intervenus sur le thème du Service public.

regretté également le manque de mobilisation lors des élections au Conseil de fondation de la Caisse de pension CFF.

## Qu'est-ce que le Service public ?

L'après-midi a été consacré à la thématique du Service public. Les deux invités, Giorgio Tuti et Daniela Lehmann, ont donné la définition du Service public selon le Conseil fédéral comme base de discussion et en ont précisé les règles et conditions. Tuti a surtout souligné que le Service public doit rester accessible sur l'ensemble du territoire, ce qui est bien sûr lié étroitement au fi-

nancement. Ce qui devient problématique, c'est lorsqu'on laisse ce Service public aux mains de l'économie de marché. Les entreprises privées ne s'intéresseront évidemment qu'aux tronçons rentables. Une privatisation du Service public, même partielle, aurait des conséquences très négatives pour certaines régions de notre pays.

## Les règles du jeu

Daniela Lehmann a évoqué le thème de la sécurité: «Le SEV tient à augmenter la sécurité, aussi bien objective que subjective, en confiant certaines tâches

à des êtres humains et non pas à des caméras de surveillance ou autres bijoux de technologie.» Car la mobilité pour les individus ne peut être que produite par des autres individus. Ce qui est demandé actuellement, c'est davantage une offre porte à porte que le transport traditionnel d'un arrêt à un autre. «Cela ne peut fonctionner que si tous les prestataires de mobilité se mettent ensemble pour construire une plateforme commune», a expliqué Daniela Lehmann. «Mais en Suisse, pour que le Service public soit accessible à tous et financable, tous les prestataires doivent être soumis aux mêmes conditions cadre», a fait remarquer un délégué lors du plénum.

En conclusion, Giorgio Tuti a plaidé pour un syndicat engagé au niveau politique, afin de pouvoir contribuer à façonner des changements rapides. «Celui qui veut juste sauver le statu quo a déjà perdu», a-t-il expliqué. La tâche d'un syndicat est d'accompagner les changements en les rendant socialement acceptables et non pas d'empêcher qu'ils aient lieu. Karin Taglang/Hes

## COMMENTAIRE

### Wankdorf: et le français alors ?

La direction des CFF a décidé de ne plus surcharger d'informations ses collaborateurs francophones ayant leur place de travail dans les locaux de la direction du groupe, d'Immobilier et d'Infrastructure au Wankdorf. Voici quelque temps, les employé-e-s de langue maternelle française ont reçu l'information leur indiquant que le «Flash Wankdorf», bulletin d'information des CFF à l'intention des collaborateurs du site, ne paraîtrait plus qu'en allemand à l'avenir. On y reconnaît donc de facto les compétences linguistiques des Romands, supérieures à

celles des germanophones. Le SEV déplore la discrimination faite aux collègues germanophones qui voient presque se réduire à néant l'opportunité de développer leurs compétences dans la langue de Voltaire alors que les francophones ont le privilège de pouvoir tenir à niveau leurs compétences déjà fort élevées dans la langue de Goethe. En plus, les collaborateurs francophones se voient ainsi libérés du devoir d'être informés alors que les germanophones sont désormais les seuls tenus à le respecter vu que l'information ne se fait généralement plus

qu'en allemand. On pourrait encore en rire. Reste que pour le SEV, il s'agit clairement d'une violation de l'article 28 de la CCT CFF qui stipule que «les CFF soutiennent activement une représentation équitable et proportionnelle des langues nationales à tous les échelons de l'entreprise. Ils favorisent l'entente réciproque entre les communautés linguistiques et la polyvalence linguistique à la place de travail, et mettent à profit les qualités pluriculturelles de leurs collaborateurs.»

**Daniel Froidevaux, secrétaire syndical**

## 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 42 046 ex.), certifié REMP au 24.10.2016

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Vivian Bologna (rédacteur en chef), Peter Anliker, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Anita Merz, 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 24 novembre 2016.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 17 novembre à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 15 novembre à 10 h.

Journée VPT romande du 29 octobre

# RIE III: qui va trinquer plus que de raison?

**Bulle accueillait cette année la journée VPT romande, organisée par la section tpf autobus. La table ronde de fin d'assemblée était consacrée aux conséquences de la politique d'austérité dans les transports publics.**

Animée par le responsable de la communication SEV Vivian Bologna, la discussion a réuni trois intervenants: Georges Godel, conseiller d'Etat en charge des Finances du canton de Fribourg ainsi que président du conseil d'administration des TPF, Christian Levrat, conseiller aux Etats PS/FR et Giorgio Tuti, président SEV. Au cœur des débats, la réforme fiscale des entreprises, sur laquelle nous voterons en février prochain. A Georges Godel qui insiste sur le fait que tout va bien dans le canton de Fribourg, Vivian Bologna indique qu'il faudra bien serrer les cordons de la bourse si RIE III passe. Il lui rappelle l'échéance de 2029, date à laquelle des mises au concours de concessions pourraient avoir lieu dans



Vivian Bologna au micro, aux côtés de Georges Godel, Giorgio Tuti et Christian Levrat.

le canton de Fribourg, lui faisant au passage remarquer que les caisses allaient être encore plus vides qu'actuellement à cette date. Mais Georges Godel a continué à insister sur le fait que la baisse fiscale pour les entreprises, qu'il défend « corps et âme », est une bonne chose et qu'il ne sera pas question pour autant de couper dans les salaires.

#### Des secteurs privilégiés

Christian Levrat explique que les allègements fiscaux auront

pour conséquence un manque à gagner de 1,3 milliard de francs pour la Confédération. Les économies qui en résulteront toucheront, selon Levrat, forcément les prestations de l'Etat et les classes moyennes. Il explique: « Au niveau fédéral, il y a cinq domaines où l'on peut couper: agriculture, armée, transports publics, aide au développement et routes. Depuis le début de l'année, le Parlement a augmenté les budgets de l'armée, des routes et de l'agriculture! Qui va trinquer

plus que de raison? Les transports publics, bien sûr! » A ce propos, Giorgio Tuti est revenu sur les conséquences désastreuses des privatisations, aussi bien en Angleterre qu'en Suède. Pour lui, il est évident qu'il faut agir au niveau syndical mais aussi au niveau politique, pour éviter que ce soit le personnel qui paie le prix de telles décisions, comme la libéralisation à tout va et les économies mal placées. Giorgio Tuti a souligné que le SEV a des moyens et ne va pas se

contenter de subir des décisions qu'il juge mauvaises: « Le syndicat est très bien organisé et n'a pas l'intention de laisser mettre en péril le meilleur système de transports publics d'Europe. »

#### La force du SEV: le taux d'organisation

Pour Christian Levrat, on est en train d'étrangler les entreprises de transports publics jusqu'à ce qu'elles n'aient plus d'autre choix que de répercuter les économies sur le personnel. « Heureusement, le taux de syndicalisation dans ces entreprises est exceptionnel. C'est cela qui vous a sauvés jusqu'à présent », explique-t-il à la salle comble. Le président SEV a relevé la forte croissance du trafic dans le futur et la diminution de moyens octroyés. Il a mis en garde les participant-e-s à la journée: « Le service public est toujours le premier visé lorsque qu'il y a des économies à faire. Il faudra aller voter non à la RIE III en février! »

A la question de Jean-Claude Cochard sur l'activité de Car Postal en France, Christian Levrat a répondu que ce ne sont



La tombola et l'apéro, deux passages « obligés » des journées VPT.

pas forcément les entreprises qui sont fautives, mais bien le système d'appel d'offres qui est mauvais. Dans cette concurrence accrue, la seule variable sur laquelle peuvent jouer ces entreprises, c'est le personnel, qui a donc tout à y perdre. Dans les cantons de Vaud et de Fribourg, une décision politique a été prise de ne pas mettre les lignes au concours. Ce n'est pas le cas partout, malheureusement. Après cette table ronde, la journée s'est poursuivie en

mode festif, avec l'apéro et le menu de Bénichon, ce qui a permis à tous de prolonger la discussion sur ces thématiques chères au personnel des transports.

Henriette Schaffter

## SUR LE WEB

Retrouvez davantage de photos de cette journée sur notre site internet [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch).

## Futurs combats politiques: préparons-nous!

Gilbert D'Alessandro, le président central VPT, s'est réjoui de voir que 19 des 21 sections romandes étaient présentes à Bulle. « Cela montre votre intérêt pour la VPT, mais surtout pour la cause syndicale! » Et d'ironiser sur la présence, une nouvelle fois, de Christian Levrat, Georges Godel et Vincent Ducrot: « On pourrait les recruter. Qu'ils profitent, l'adhésion est gratuite jusqu'à la fin de l'année! » Rires dans la salle... Point fort de son discours: la prévoyance vieillesse 2020: « Pas question de travailler plus, de cotiser plus et tout ça pour avoir moins! La gauche et les syndicats doivent être vigilants face aux velléités de la droite de péjorer les rentes et l'augmentation de l'âge



Gilbert D'Alessandro devant l'assemblée VPT romande 2016.

de la retraite et doivent les combattre! » Une résolution allant dans ce sens a été adoptée à l'unanimité. Un texte qui demande que l'USS mette sur pied un congrès extraordinaire sur la question. Et ça tombe bien, lui

a répondu le président du SEV Giorgio Tuti, puisque l'USS a prévu une assemblée des délégué-e-s dédiée à prévoyance 2020. Giorgio Tuti s'est dit fier que « 200 collègues se déplacent un samedi à fin octobre

pour se retrouver, débattre et passer un moment d'amitié. » Et des moments d'amitiés c'est aussi important en vue des batailles syndicales qu'il y aura à mener. Et elles sont nombreuses! Et Gilbert l'a déjà évoqué. Si, au final, il y aura des baisses des rentes, ce sera sans nous! Un tel scénario n'est pas imaginable dans un pays où 16% des retraité-e-s sont dans la pauvreté et 200 000 dépendent des prestations complémentaires! » Autre combat: la RIE III qui mettrait en péril le service public (voir ci-dessus). Giorgio Tuti est aussi revenu sur la libéralisation voulue par l'OFT dans sa stratégie 2030. « Les collectivités publiques devraient se retirer au profit du privé! Par ailleurs, l'OFT veut mettre en danger notre système de

transports publics envii partout en Europe en accordant des concessions pour des bus longues distances sur le territoire national. » Giorgio Tuti s'étend sur ce thème dans l'interview en pages 6 et 7. Directeur des TPF, Vincent Ducrot, a loué le partenariat entre les TPF et le SEV. « Le personnel, c'est notre capital le plus précieux et c'est avec lui que nous pourrions nous développer. » Un développement du réseau qui va se poursuivre. L'appareil de production sera modernisé et les gares aussi. Les réseaux urbains seront plus efficaces. « Certaines pauses aux terminus sont trop longues, près de 30 minutes, si bien que nos conducteurs sont d'excellents lecteurs! », a-t-il ironisé. Enfin, Vincent Ducrot s'est dit attaché à la nécessité



Les participants ont voté à l'unanimité une résolution demandant un congrès extraordinaire sur la prévoyance vieillesse 2020.

d'offrir des conditions de retraites décentes pour des métiers, telle la conduite, qui sont pénibles. Quant au vice-syndic de Bulle, Raoul Girard, il a rappelé le développement fulgurant de sa ville avec quelque 600 à 700 nouveaux habitants chaque année. « Ce qui n'est pas sans incidence sur

le développement des infrastructures scolaires, sportives, l'aménagement du territoire et la mobilité. Les cadences des transports urbains sont insuffisantes. » Il s'est aussi dit tenté d'appuyer les points de vue syndicaux sur RIE III, « mais je sortirais de mon rôle. » **vbo**

Située à Clarens ou collaborent 160 personnes, le VMCV SA (Vevey, Montreux, Chillon, Villeneuve) est le principal acteur de la mobilité urbaine sur la Riviera vaudoise.

Nous vous offrons l'opportunité de rejoindre une entreprise dynamique et de taille humaine, en qualité de :

## Chef de groupe avec activités de conduite

Rattaché fonctionnellement au responsable de la Gestion de la Production, vous assurez l'encadrement opérationnel d'un groupe de collaborateurs du roulement tout en assurant la conduite de tous les types de véhicules VMCV et de toutes les prestations du roulement.

#### Votre responsabilité

##### Activités de conduite du personnel (30%)

- Encadrer un groupe de collaborateurs du roulement
- Conduire les entretiens et effectuer les évaluations périodiques des collaborateurs qui vous sont subordonnés
- Enquêter sur les irrégularités, incidents et événements de non – qualité et prendre les mesures adéquates
- Contrôler l'application des lois, règlements et directives internes et l'exécution des prestations par le personnel sur le terrain
- Connaître les lois, prescriptions et normes de sécurité applicables dans votre secteur d'activité
- Assurer un relais constructif entre la direction et le personnel de la base

##### Activités opérationnelles (70%)

- Assurer la conduite de tous les types de véhicules VMCV
- Assurer toutes les prestations du roulement (horaire en ligne et transports spéciaux) incluant des horaires irréguliers et des week-ends
- Garantir un contact de qualité avec la clientèle et avoir le sens du service
- Ecouter, renseigner et informer la clientèle
- Appliquer la loi sur la circulation routière, les consignes d'exploitation propres à chaque ligne et les directives internes de l'entreprise
- Veiller au respect des règles de sécurité
- Effectuer des courses d'essai pour tester la faisabilité de certaines décisions sur le réseau

#### Votre profil

- Expérience dans une entreprise de transports publics
- Personne de confiance, ponctuelle et fiable
- Orienté solutions
- Vous êtes au bénéfice d'une formation de conduite de collaborateurs (manager coach) et vous avez quelques années de pratique dans la conduite d'un groupe
- Connaissances des normes et de la législation en relation avec votre activité (LCR, LDT etc.)
- Nationalité suisse ou permis de travail valable en Suisse
- Aucune mesure administrative depuis 2 ans minimum et casier judiciaire vierge
- Sens des responsabilités et esprit clientèle
- Nationalité suisse ou permis de travail valable en Suisse
- Accepter des horaires de travail irréguliers, y compris les week-ends
- Bonne maîtrise du français
- Bonne maîtrise des outils informatiques usuels
- Aisance dans les contacts humains et dans la communication orale et écrite
- La possession d'un permis de conduire **catégorie D (autocar)** et/ou de conduire 110 trolleybus est un atout

#### Nous vous offrons

- Un travail varié au sein d'une équipe dynamique
- Une durée hebdomadaire de travail de 40,50 h
- Des outils et des méthodes de travail modernes
- Les prestations sociales d'une grande entreprise

Ce poste vous interpelle et vous avez envie de donner un nouveau souffle à votre carrière?

Si nous avons éveillé votre intérêt, n'hésitez pas plus longtemps et faites nous parvenir votre dossier de candidature complet jusqu'au 21 novembre 2016 (lettre de motivation, CV, copies de certificats, permis de conduire, extraits ordinaire et spécial du casier judiciaire, photo etc.) :

**VMCV SA Transports Publics**  
ressources humaines, case postale 531, 1815 Clarens

Des renseignements complémentaires peuvent être obtenus auprès de M. Cédric Putallaz, responsable de la gestion de la production, au 079 213 34 47.

[www.vmcv.ch](http://www.vmcv.ch)

## Sections

- Jeudi 10 novembre** ■ **ZPV Biel/Bienne**  
17h  
Salle de la Geno 1<sup>er</sup> étage  
Genossenschaftstrasse 18  
Nidau  
Assemblée d'automne  
Notre invité : Jürg Humi.  
L'assemblée sera suivie d'un plat froid et du verre de l'amitié. Venez nombreux, nos collègues retraités sont également les bienvenus. Merci de vous inscrire sur la liste au local, par email biel-bienne@zpv.ch, ou au n° 079 402 89 75 jusqu'au 8 novembre 2016.  
**Le comité**
- Samedi 12 novembre** ■ **VPT TPG**  
dès 14h, salle des Asters, rue de la Servette 100  
Loto  
Venez nombreux participer au loto de la section.
- Lundi 14 novembre** ■ **ZPV Jura**  
Restaurant Croix-Fédérale  
Rue du Préfet-Comte 28  
Courtételle  
17h  
Assemblée générale  
L'ordre du jour sera disponible au local de passage de Delémont. Une liste de présence est à remplir aussi au local de Delémont, ou s'annoncer à Pascal Prince, 079 307 21 47 (SMS, Whatsapp, etc.). Retraités et intéressés bienvenus. L'assemblée sera suivie d'un repas pris en commun dès 19h30, laquelle sera également ouverte aux partenaires des participants. Venez nombreux!
- Mercredi 16 novembre** ■ **VPT MOB**  
19h45  
Hôtel de la Gare  
Château-d'Éx  
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** ■ **AS Ouest**  
18h15  
Hôtel Continental  
Lausanne  
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 10 novembre à: SEV AS Ouest, CP 1310, 1001 Lausanne, par e-mail à ouest@as-online.ch ou par téléphone au 078 825 66 90.
- Mardi 22 novembre** ■ **TL**  
19h30  
Maison du Peuple, Lausanne  
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... L'assemblée aura lieu à la salle n°4 Jean Villard.
- Samedi 26 novembre** ■ **Travaux Arc jurassien**  
16h  
Restaurant le Jura  
Kerzers  
Assemblée générale  
Nous aurons le plaisir d'accueillir Daniel Froidevaux, secrétaire syndical au SEV. Une assiette chaude suivra l'assemblée pour te remercier de ta présence. Merci de t'annoncer d'ici le 16 novembre auprès du secrétaire: daniel.hauri66@bluewin.ch ou 079 503 82 71. Au plaisir de te rencontrer à cette assemblée.  
**Le comité**
- Vendredi 2 et samedi 3 décembre** ■ **VPT Lac Léman**  
St-George  
Chalet du Mu-guet  
AG Caisse d'épargne du personnel CGN  
Cette assemblée sera suivie d'un repas. Tous les membres de la caisse d'épargne sont cordialement invités à participer à cette assemblée. Prix du repas et de la nuit: 80 frs. Inscription jusqu'au 18 novembre. Dernier versement au 25 novembre.  
**Joseph Di Mizio**
- Jeudi 8 décembre** ■ **Commission féminine**  
10h50  
Lausanne  
Penthalaz  
Table ronde  
Rendez-vous sur la voie 3 de la gare de Lausanne, départ pour Montreux à 10h50 ou directement sur place à la gare de Montreux 11h10. Programme: dîner et Marché de Noël. Venez avec un maximum de bonne humeur. Pour tous renseignements 079 484 27 31.  
**Esther Geiser**

## Décès

**Desponds René**, chef de groupe, St-Légier-La Chiésaz; décédé dans sa 87<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Fröhlich Paul**, veuf de Claudine, Rüschiikon; décédé dans sa 84<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Gasser Gaston**, retraité, Petit-Lancy; décédé dans sa 85<sup>e</sup> année. VPT TPG  
Retraité(e)s.

**Joye Gabrielle**, veuve de Camille, Prilly;

décédée dans sa 94<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Perroud Thérèse**, veuve de Fernand, Vevy; décédée dans sa 90<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Simmen Simone**, veuve de Werner, Lausanne; décédée dans sa 97<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Vuffray Alain**, mécanicien retraité, Lausanne; décédé dans sa 73<sup>e</sup> année. PV Vaud.

## Pensionnés

- Mardi 15 novembre** ■ **PV Fribourg**  
à 10h30  
Auberge de la Gare  
Grolley  
Assemblée d'automne  
Les membres de la PV Fribourg sont cordialement invités à participer à l'assemblée d'automne. Départ des trains: de Fribourg à 10h04, de Payerne à 10h00 et de Romont à 09h38. Ordre du jour statutaire avec, notamment, le renouvellement du comité.  
Invités: Ricardo Lorétan, président central PV, et Bernard Demierre, vice-président central PV. L'assemblée sera agrémentée par les chants de la chorale des cheminots de Fribourg. La remise des diplômes, distinctions et souvenirs pour 75 ans d'âge et 40 ans d'affiliation au SEV se fera durant l'assemblée. Comme de coutume, la section offrira l'assiette du jour. Les épouses et compagnes de nos membres sont les bienvenues. Les agendas SEV vous seront remis à la fin de l'assemblée. Nous nous réjouissons de votre participation. Avec nos amicales salutations.  
**Le secrétaire**
- Mercredi 7 décembre** ■ **PV Vaud**  
14h  
Maison du Peuple  
Pl. Chauderon 5  
Salle Jean Villard-Gilles  
Noël de la section  
Chères et chers collègues, pour votre cadeau de Noël, le comité de la section vous offre un spectacle à vous tordre de rire avec nos deux mégères: LES SISSI'S. Ces deux bonnes vaudoises viendront vous expliquer que la vie est bien trop courte pour se prendre au sérieux et mettre de la joie dans vos cœurs.  
Auparavant, les Cuivres du Talent ouvriront par une aubade cette fête et, comme chaque année, nous aurons le plaisir de remettre l'insigne aux membres ayant 40 ans d'appartenance au SEV et d'honorer tous les jubilaires 2016, pour 50, 60, 70 et 80 ans de sociétariat. Notre collègue Pierre-Alain Combremont nous apportera son message de circonstance et pour réjouir vos papilles, friandises et boissons vous tondront les bras. Votre compagne ou compagnon est invité cordialement à ces retrouvailles, auxquelles nous nous réjouissons de vous voir nombreux.  
A toutes celles et ceux qui ne pourraient être présents le 7 décembre, nous souhaitons d'ores et déjà, une bonne fin d'année et, à vous et vos familles, tous nos vœux de bonheur et de santé pour 2017.  
**Le comité**
- Jeudi 8 décembre** ■ **PV Jura**  
dès 11h45  
Café du Jura  
Bassecourt  
Rencontre de Saint-Nicolas  
Le comité se fait un plaisir de vous inviter à notre traditionnelle fête de la Saint-Nicolas. Le repas de midi est offert par la caisse de section (boissons à votre charge). Animation par la chorale des retraités et musicale.  
Pour cette année, nous allons innover avec la tombola. Ce n'est pas nécessaire d'apporter un lot. Nous avons intégré le dessert dans le menu. Par contre, quelques cakes sont les bienvenus pour accompagner le café durant l'après-midi. Veuillez s.v.p. vous inscrire jusqu'au samedi 3 décembre, auprès du président P. Ackermann tél. 032 422 48 35 ou courriel: pack@bluewin.ch. Avec les amicales salutations du comité.  
**Le secrétaire, Oscar Schaub**

## Loisirs

- Samedi et dimanche 4 et 5 février** ■ **Jeunesse SEV**  
9h  
Grindelwald  
Sortie luge

La manifestation qui fait partie des grands classiques de la Jeunesse SEV a lieu à Grindelwald cette année. Est-ce que tu viens aussi ? Après avoir effectué le trajet tous ensemble, nous irons mettre un peu de désordre sur la piste de luge de Bussalp, au-dessus de Grindelwald. Puis nous nous délecterons d'une fondue pour le souper. Ensuite... eh bien, la soirée ne fera que commencer ! Le dimanche, le programme qui t'attend est une surprise...

## ■ PV Vaud – compte-rendu de l'assemblée du 28 septembre 2016

# Où sont nos membres?

Sur près de 1500 membres, seulement 42 honoraient de leur présence cette assemblée. Est-ce l'emplacement plus éloigné de la gare? Est-ce les élections statutaires annoncées dans l'ordre du jour? Ou encore le magnifique soleil de cette journée d'automne qui a retenu nos membres? Il est difficile d'y répondre. Toutefois, en cette époque où il faut se battre sans relâche pour garder nos acquis, il est temps de réagir. Une bonne participation aux activités de la section et aussi un encouragement pour ses responsables.

En ouverture de séance, le président remercie les membres présents et l'ensemble des cuivres du Talent pour leur aide et traite divers points. Il revient sur les résultats né-

gatifs de la votation AVS et les accords TISA.

L'annonce récente du transfert de la gestion du compte Deposito à la Banque hypothécaire de Lenzbourg SA, même si le maigre taux d'intérêt est garanti, ne va pas sans dégradation des prestations offertes jusqu'à ce jour, en particulier en ce qui concerne le retrait d'espèces. Le SEV n'ayant pas eu droit au chapitre, toute explication est à rechercher auprès de la Caisse du Personnel. Le refus depuis maintenant 12 ans d'ajuster le montant des pensions par CP-CFF constitue un véritable camouflet envers tous ses membres, qu'ils soient pensionnés ou actifs.

Le domaine des FVP ne nous réserve pas un avenir radieux. Après que la Direction des Fi-

nances suisse a décidé d'imposer partiellement le montant du rabais accordé aux acheteurs de l'AG, ce sont les CFF qui cherchent à rogner les niches sans influence apparente sur l'activité de l'entreprise. Dans ce contexte, les FVP sont une cible facile et le chèque de 100 francs en a fait les frais. Selon Markus Jordi et de l'avis de la direction du Groupe, «les pensionnés auraient à apporter une contribution à RailFit!» En fait ce chèque ne coûte rien, à part le papier, mais un manque à gagner... Des réflexions sur des mesures de contre-attaque sont en cours.

Les CFF comptent sur nous pour les soutenir dans la mise en place des mesures envisagées à l'horizon 2030. En retour, nous aimerions aussi compter sur l'entreprise pour ne pas toujours annoncer des mesures négatives à notre égard.

L'année 2016 marque la fin de la législature. Le président Jean-Pierre Genevay, nommé à la commission centrale de la PV, est démissionnaire. Il en est de même des membres adjoints, Vreny Zingre et Daniel Turin. L'assemblée élit à la pré-

sidence le vice-président, René Guignet et comme membres du comité Esther Geiser, Marianne Maillefer-Rossier, Francine Martin, Michel Cavin, Joseph Brasey, Christian Gaus, Jacques Fivaz et Daniel Pasche.

Le nouveau président remercie Jean-Pierre pour ses années de comité et de présidence et lui souhaite beaucoup de plaisir dans ses nouvelles fonctions. Il remercie les membres de leur confiance et il va faire de son mieux, avec l'aide de son comité, pour la gestion de la section et la défense de l'intérêt de ses membres. Il manque deux membres adjoints, il est donc nécessaire que du sang neuf rejoigne le comité, afin d'en assurer la relève et son bon fonctionnement. L'avenir c'est prévoir!

Pour cette partie oratoire, René Goy de Pro Senectute nous parle d'une chose délicate, mais qui nous touche tous, notre fin de vie. Il aborde le domaine des directives anticipées dont le but est de prendre la décision sur ses souhaits de fin de vie avant que survienne la maladie ou l'accident, d'exprimer et faire respecter ses dernières volontés. Toute per-

sonne capable de discernement peut rédiger des directives anticipées sur le type de soins qu'elle désire recevoir ou non dans des situations données où elle ne serait plus en mesure d'exprimer sa volonté. Ces directives contiennent, par ex., est-ce que je souhaite être réanimé à tout prix? Est-ce que je désire qu'on continue tout traitement qui peut prolonger ma vie, même s'il ne peut me guérir? La désignation d'un représentant thérapeutique, soit une, voire deux personnes de confiance, membre de la famille ou pas, le médecin, etc., a pour but de garantir l'exécution et le respect de mes volontés. Leur nom doit être mentionné dans les directives anticipées.

Pour terminer sa présentation, M. Goy nous parle du formulaire à disposition auprès de Pro Senectute: «DocuPass».\* En espérant une grosse participation à la fête de Noël (voir agenda), le président remercie les participants et clôt l'assemblée.

René Guignet

\*[www.prosenectute.ch/fr/presentations/consultation/docupass](http://www.prosenectute.ch/fr/presentations/consultation/docupass)

## ■ USSC Tir

# 15<sup>e</sup> championnat USIC au bord de la Méditerranée

Les 15<sup>e</sup> championnats de tir des cheminots ont eu lieu du 9 au 13 octobre 2016 et ont vu s'affronter dix nations (Belgique, Danemark, Allemagne, France, Inde, Luxembourg, Norvège, Autriche, Suisse et Tchèque) à Saint-Mandrier en France. C'est l'Union sportive des Cheminots de France qui organisait cet événement.

Les épreuves avaient lieu à La Garde, dans plusieurs disciplines: tir au pistolet à 10m, carabine 10m, pistolet 25m, carabine 50m 60 balles couché, carabine 50m trois positions et carabine 50m combiné. La Suisse a obtenu le cinquième rang du classement général. C'est l'Inde qui s'est hissée au premier rang, suivie de la

France et de l'Allemagne. L'ouverture de la manifestation a eu lieu le dimanche soir avec danse folklorique, cérémonie d'ouverture et guildes de tirs historiques. Lundi et mardi ont eu lieu les épreuves sportives. La soirée du mardi a été réservée, pour les chefs de délégation, à une visite du palais du maire avec bouillabaisse au menu. Le jour suivant, les participants ont pu profiter d'une excursion à bord d'un catamaran dans la baie de Toulon. Le soir, c'était la proclamation des résultats, suivie de musique et de danse, de quoi fêter cette fin de championnat.

Franz Flury;  
résultats sur [www.ussc.ch](http://www.ussc.ch)



Le 5<sup>ème</sup> rang pour l'équipe suisse.

## ■ Soirée au Cinéma Rex à Fribourg le lundi 14 novembre à 20 h 30

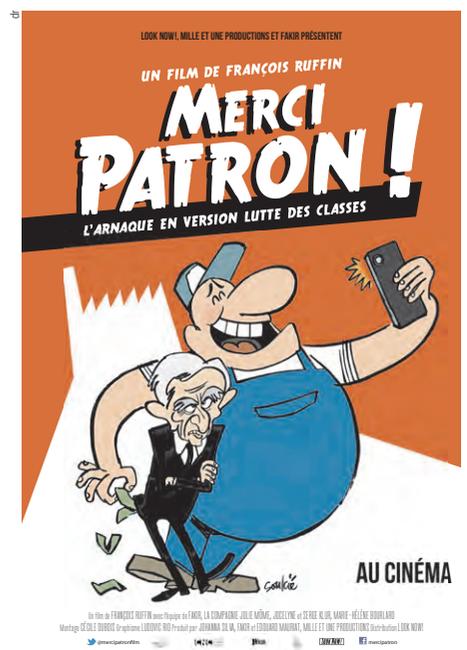
# «Merci patron!»

Un documentaire à ne pas rater!

Pour Jocelyne et Serge Klur, rien ne va plus: leur usine fabriquait des costumes Kenzo (Groupe LVMH), mais elle a été délocalisée en Pologne. Voilà le couple au chômage, criblé de dettes, risquant désormais de perdre sa maison. C'est alors que François Ruffin, fondateur du journal Fakir, frappe à leur porte. Il est confiant: il va les sauver. Entouré, il ira porter le cas Klur à l'assemblée générale de LVMH, bien décidé à toucher le cœur de son PDG, Bernard Arnault. Mais ces David frondeurs pourront-ils l'emporter contre un Goliath milliardaire? Du suspense, de l'émotion, et de la franche rigolade. Nos pieds nickelés picards réussiront-ils à duper le premier groupe de luxe au monde, et l'homme le plus riche de France?

Film de François Ruffin (2016, 90 min).

Après la projection, discussion avec Véronique Polito (Unia), François Ducrest (syndicom) et Christian Fankhauser (SEV).



Le débat sur l'accompagnement des trains concerne toute l'Europe

# Voyager en sécurité grâce au personnel

**La Fédération européenne des travailleurs des transports ETF était au front le 27 octobre dernier : une action a été menée dans 11 pays européens, y compris en Suisse, à l'occasion de la journée internationale de l'accompagnement des trains.**

La sous-fédération du personnel des trains ZPV était de la partie, soutenue par la sous-fédération des mécanos LPV. Par le biais de cette action, le personnel a voulu souligner le fait que, avec la libéralisation du trafic ferroviaire dans pratiquement tous les pays d'Europe, des économies sont également réalisées au



Thomas Giedemann (président LPV Tessin) à l'œuvre tôt le matin.

détriment de l'accompagnement des trains de longue distance. Ceux-ci circuleront de plus en plus non accompagnés et ce sera une pratique courante pour les diverses entreprises de transport ferroviaire. Cette situation déstabilise et inquiète fortement le personnel des trains dans toute

l'Europe; la Suisse est bien sûr aussi touchée.

En distribuant les flyers dans les différents pays, les cheminots ont souhaité sensibiliser la population sur cette évolution insidieuse qui va conduire à un démantèlement du service à la clientèle et porter inévitablement une atteinte à la



Marco Belloli (président ZPV Tessin) en pleine distribution.

sécurité des voyageurs. L'ETF s'oppose à cette situation et travaille d'arrache-pied pour obtenir une certification européenne de la formation de base du personnel des trains. A la gare de Bellinzona, deux présidents ont œuvré sans relâche de 6 h 30 à 8 h 30: **Thomas Giedemann**, président élu de la LPV Tessin, ainsi que

**Marco Belloli**, président de la ZPV Tessin, ont distribué quasi 2000 flyers, ce qui démontre bien que la sécurité à bord des trains est un sujet sensible pour tous ceux qui utilisent ce moyen de transport, que ce soit pour les loisirs ou pour le travail. L'action a aussi connu un beau succès dans le reste de la Suisse. **SEV**

## ■ Comité central VPT

### « Retraité-e, la VPT a besoin de toi ! »

**Le comité central VPT s'est réuni le 26 octobre. La place des retraité-e-s à la VPT, le développement de la branche bus en Suisse orientale ou la violence sont autant de thèmes d'actualité.**

Le sondage concernant l'encadrement des retraités au sein des sections a fait l'objet d'un rapport final qui a été présenté par la commission centrale lors de notre séance. Le comité central l'a accepté à l'unanimité. Ceci prouve que les retraités occupent une place importante dans les sections. Il est d'ailleurs conseillé à chaque section d'avoir un retraité dans son comité. L'expérience, qui n'est souvent plus reconnue de nos jours, est considérée comme un atout par la VPT.

#### La violence, encore et toujours

La violence dans les transports publics fut un point fort de notre séance, le drame des Diablerets

lors duquel un chauffeur de bus a perdu la vie hante encore nos mémoires, le feu bouté intentionnellement dans un train SOB est aussi un événement grave dont il ne faut pas minimiser les conséquences. Le non accompagnement des trains est également un problème inquiétant. Comment accepter cela alors qu'une charte existe? Celle-ci a été signée mais n'est pas respectée, l'OFT préfère-t-elle s'occuper des clients mystères? Que fait l'UTP, elle aussi signataire de la charte? La VPT présentera deux projets au congrès 2017 afin d'améliorer la protection des travailleurs.

Dans sa vision 2020-2030 l'OFT n'a d'autres buts que de libéraliser le service public. Les bus et les trains sont mis en concurrence, le SEV et la VPT n'acceptent pas cela!

Comment faire comprendre à l'OFT qu'elle quitte la voie d'un véritable service public?

Les employé-e-s Crossrail ne peuvent plus être payés selon les salaires italiens, devant le tri-

bunal le SEV a gagné. Lors de mise en concurrence les salaires de la branche doivent être appliqués sans réserve. Le SEV et la VPT continueront de se battre, ils refusent d'accepter l'inacceptable.

Si l'on continue d'essayer de déshumaniser le service public, des actions syndicales importantes seront prises, il est hors de question de laisser les conditions de travail se péjorer.

Il ne faut pas laisser perdre 1400 emplois au CFF sans rien faire dira Vincent, membre du comité. Il parlera même de miracle en citant la Chine où des employé-e-s se syndiquent. Barbara Spalinger dont la présence a été saluée par notre président Gilbert D'Alessandro s'est dite satisfaite du résultat des négociations avec le BLS, la CCT a pu être reconduite après 2 ans de discussions animées.

La VPT déplore que certaines entreprises montent les employé-e-s contre le syndicat dans le but de casser ce dernier, ces directions mettent en porte à faux le SEV. Derrière il y a une idée de

démantèlement que nous devons combattre avec véhémence.

Lors des rapports de branches, le comité a pu constater à satisfaction que chacune est autonome et très active.

Le comité central a donné mandat à la commission centrale de trouver une solution nouvelle pour améliorer le recrutement. L'idée des primes est abandonnée au profit d'une présence plus accrue en surface, projet présenté par la commission.

Dans son objectif de recrutement, la commission centrale VPT a invité Felix Birchler, secrétaire syndical à Saint-Gall, à nous rejoindre en cours de séance afin de nous présenter un exposé sur un projet d'extension de la branche bus en suisse orientale.

De nombreuses petites entreprises ne sont pas organisées dans cette région, même si en leur sein un ou deux membres sont syndiqués, aucune structure ne permet de les encadrer. Il faudrait réunir ces personnes pour parler du syndicat.

Félix dira que le SEV est le leader incontesté parmi tous les syndicats, car nous avons déjà une branche bus qui fonctionne très bien.

Le journal *contact.sev* continuera d'être envoyé aux membres sous sa forme actuelle à raison de 21 parutions au lieu de 22, le nombre de pages passera à 16 au lieu de 20, ceci permettra au SEV d'économiser la somme de CHF 250 000 fr. par année. La VPT a fait pression afin que le journal reste, il est incontestablement un important outil de propagande.

Un secrétariat SEV sera ouvert très prochainement à Olten, il est important que le SEV soit présent dans ce lieu où les CFF occupent une place importante, la VPT ne participera aux frais que si les autres sous-fédérations y participent également, ceci dans un esprit solidaire avec le SEV.

René Tschantz

Angle droit

# Un blâme pour de bonnes intentions

Un cas de protection juridique expliqué en détail.

**Lorsqu'une faute est rendue publique, ceci peut avoir des répercussions négatives sur la personne qui a dénoncé la faute.**

Rico travaille depuis des années dans l'entreprise X en tant que collaborateur dans la planification interne. Parmi ses tâches figurent la préparation des dossiers pour les grands projets de son entreprise, la mise à jour après les séances et le rappel des délais à ses supérieurs. Parfois, on lui demande aussi de prendre le procès-verbal. C'est le cas pour un projet dans lequel deux communes sont également impliquées, et il doit dès lors participer à de longues séances. Après l'une de ces séances, il présente son procès-verbal à son supérieur, afin qu'il le contrôle et corrige les éventuelles fautes.

## Corrections malvenues et incompréhension totale

En général, Rico ne fait pratiquement pas de faute. C'est pour quoi il est très étonné de constater que son supérieur a non seulement biffé un paragraphe, mais qu'en plus il a corrigé des chiffres prononcés lors de la séance. Rico trouve cela bizarre, c'est pourquoi il envisage de demander à un autre participant à la séance de lire les deux versions du procès-verbal. Malheureusement, ce collègue est en vacances et la relecture devrait attendre une semaine. Rico considère que ce délai est trop long. Il appelle donc un représentant d'une des communes et lui demande ce qu'il se rappelle de la séance. Celui-ci lui confirme à un point près la première version du procès-verbal de Rico. Il déclare en outre vouloir amener à la prochaine séance les points litigieux. Rico pré-

pare un projet d'ordre du jour et y mentionne les points à clarifier.

## Menace de blâme

Il présente son projet à son supérieur en mentionnant, avec le sentiment du devoir accompli, tout ce qu'il a entrepris pour essayer de clarifier les prétendues erreurs. Ce qui s'ensuit le laisse bouche bée: son supérieur, visiblement hors de lui, annonce que tout cela aura des conséquences et mentionne un blâme avec menace de licenciement. Rico a soupçonné son supérieur de falsifier le document et il a communiqué ses soupçons vers l'extérieur, ce qui peut avoir des conséquences pénales. Rico tombe des nues...

## Résolution rapide du cas

Il fait appel au SEV. Après une intervention écrite et de nombreuses discussions qui, au début, ont été houleuses, il a été possible de se mettre d'accord et de classer toute l'affaire: premièrement, il est ressorti clairement que les corrections apportées au procès-verbal par le supérieur n'étaient aucunement une tentative de sa part de faire quelque chose de louche. Cependant le supérieur a dû concéder que sa manière de procéder avait pu donner lieu à des interrogations, voire même à des soupçons. Rico, pour sa part, a admis que le fait d'appeler une personne externe sans suivre la filière hiérarchique interne a pu donner une mauvaise impression de son chef. Même si on peut comprendre que Rico n'allait pas communiquer ses soupçons directement à la personne soupçonnée, on aurait pu attendre de lui qu'il s'adresse à l'instance supérieure au lieu de faire appel à une personne de l'extérieur. Le pseudo cas de dénonciation a pu être ainsi résolu.

*L'équipe de la protection juridique*



Située à Clarens ou collaborent 160 personnes, le VMCV SA (Vevey, Montreux, Chillon, Villeneuve) est le principal acteur de la mobilité urbaine sur la Riviera vaudoise.

Nous vous offrons l'opportunité de rejoindre une entreprise dynamique et de taille humaine, en qualité de :

## Gestionnaire du personnel (H/F) au sein de l'unité Gestion de la production (80 à 100%)

Rattaché fonctionnellement au responsable de la Gestion de la Production, vous assurez la gestion du personnel du roulement, vous établissez le tableau des rotations, vous assurez la planification des tours de service tenant compte du tableau des vacances et des congés à octroyer.

### Votre responsabilité

- Gérer l'attribution quotidienne des services du roulement, en respectant les directives internes de l'entreprise et les contraintes légales en la matière (LDT)
- Garantir les prestations de transports en mettant à disposition les ressources nécessaires
- Assurer la gestion courante des conducteurs
- Etablir les décomptes du temps de travail, des congés et des vacances
- Etablir et mettre à jour la feuille de présence
- Gérer l'attribution des vacances des conducteurs
- Gérer les indemnités du personnel du roulement et les heures productives
- Assurer, en cas de besoin, la permanence au bureau de la régulation
- Conduire des entretiens avec le personnel du roulement

### Votre profil

- Au bénéfice d'un CFC idéalement d'employé de commerce en TP ou formation jugée équivalente
- Expérience avérée dans la gestion du personnel et dans le domaine des TP
- Savoir faire preuve de proactivité et de réactivité dans les situations perturbées ou complexes, savoir rester calme dans les situations difficiles
- Etre orienté solutions
- Aisance dans des contacts humains
- Personne de confiance, sachant être discrète, ponctuelle et fiable
- Bonne maîtrise des outils informatiques usuels, une bonne connaissance d'un logiciel de graphicaire serait un atout
- Connaissances des normes et législations en relation avec son activité (LDT)
- Nationalité suisse ou permis de travail valable en Suisse
- Posséder un permis de conduire de catégorie D serait un atout

### Nous vous offrons

- Un travail varié au sein d'une équipe dynamique
- Une durée hebdomadaire de travail de 40,50 h
- Des outils et des méthodes de travail modernes
- Des prestations sociales d'une grande entreprise

Ce poste vous interpelle et vous avez envie de donner un nouveau souffle à votre carrière?

Si nous avons éveillé votre intérêt, n'hésitez pas plus longtemps et faites nous parvenir votre dossier de candidature complet jusqu'au 21 novembre 2016 (lettre de motivation, CV, copies de certificats, extrait du casier judiciaire, photo etc.) à:

**VMCV SA Transports Publics**

ressources humaines, case postale 531, 1815 Clarens

Des renseignements complémentaires peuvent être obtenus auprès de M. Cédric Putallaz, responsable de la gestion de la production, au 079 213 34 47.

[www.vmcv.ch](http://www.vmcv.ch)

Abonne-toi dès maintenant à  
la newsletter de contact.sev:  
[sev-online.ch/fr/newsletter](http://sev-online.ch/fr/newsletter)



Recours du SEV accepté: les élections au Conseil de Fondation de la Caisse de pension doivent être refaites

# Publicité illégale sanctionnée

**Le SEV a fait recours contre les élections au Conseil de Fondation de la Caisse de pension CFF et a eu gain de cause.**

Il y a quelque chose qui est allé de travers lors des récentes élections à la Caisse de pension: les candidats de la liste 3 «Proposition pour une CP avec une équité générationnelle» ont utilisé des canaux d'information internes non autorisés pour leur propagande. Cet élément était la raison principale pour laquelle le SEV avait déposé un recours. Le Conseil de Fondation a suivi le

SEV et de nouvelles élections auront lieu. Dans le dernier *contact.sev*, Aroldo Cambi avait indiqué que 500 personnes avaient pu voter par courrier. Entre-temps, il s'est avéré que ces personnes ont reçu par lettre les informations d'accès au vote mais qu'elles ont dû tout de même voter de manière électronique. Ce point était critique du point de vue du SEV: en effet, le règlement électoral du Conseil de Fondation prévoit «aussi» la possibilité de voter par voie électronique. Selon le SEV, cette obligation de voter en ligne a désavantagé certains groupes professionnels qui ont moins d'affinités avec le web

ou qui ne sont pas assis toute la journée devant un ordinateur. Ceci explique certainement le si faible taux de participation.

## L'élection doit être refaite

Les élections ont abouti à un résultat très serré. Cet élément, le travail de persuasion des représentants du SEV au sein du Conseil de Fondation, au moyen d'arguments juridiques tranchants, ont fait pencher la balance et permis que le Conseil de Fondation partage la position du SEV. Maintenant il faut tenter d'obtenir un meilleur résultat. Ce qui est sûr, c'est qu'une participation de

15,58% est une honte! Il est vraisemblable que beaucoup de personnes habilitées à voter se soient confortées dans l'idée que les bonnes personnes allaient être élues, ou alors qu'elles ont pensé que ça ne joue pas grand rôle de voir siéger une personne ou une autre au Conseil de Fondation, ce qui est totalement faux. Certes, les représentant-e-s du SEV au Conseil de Fondation ne peuvent pas faire de miracles ni faire tourner les conditions du marché financier en leur faveur, mais, comme par le passé, ils s'engageront pour que la Caisse de pension octroie de bonnes prestations, en particu-

lier aux gens qui ont grand besoin de leur rente pour s'assurer une bonne retraite. Le SEV doit démontrer jusqu'aux élections que ses représentant-e-s contribuent au bon fonctionnement du Conseil de Fondation, grâce à leur politique basée sur la recherche de solutions et de consensus. Au second essai, il faut obtenir une participation qui soit «décente». Même sans enthousiasme pour un vote via internet, tous les ayants droit, donc les actifs assurés à la CP CFF, doivent participer. Le SEV tient oar ailleurs à remercier ceux qui ont voté pour ses candidats lors de ce premier scrutin. *pan/SEV*



Le SEV s'engage contre les coupes dans les rentes, dans la rue (ici en 2013 lors de la manif contre les rentes variables), mais aussi via ses représentants au Conseil de Fondation de la CP CFF.

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



### Le concours de *contact.sev*

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

Le ou la gagnant-e sera tiré-e au sort parmi les réponses correctes et gagnera un chèque Reka d'une valeur de 40 francs.

Solution du concours paru dans *contact.sev* n° 18:

La station «Université» du Fun'ambule de Neuchâtel.

Le sort a désigné Andreas Isch, domicilié à Nennigkofen et membre de la section LPV Emmental.

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

### Conditions de participation

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

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

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

Demier délai de réception des réponses: mercredi 16 novembre 2016.