

## Préavis de grève aux tpg

Le Front syndical tpg a déposé un préavis de grève car les conditions de travail ne se sont guère améliorées à l'exploitation.

Page 2

## CCT CGN signée, difficultés à TransN

La CCT CGN a été signée. Ce texte apporte des améliorations pour le personnel. A TransN, les finances cantonales ont rendu les négociations salariales difficiles. Pages 4 et 5



## RIE III: c'est niet!

La campagne contre la RIE III a débuté. Votons non le 12 février. Page 16

## RailFit 20/30

# Des négociations difficiles

**Les négociations entre les CFF et les partenaires sociaux sur les premières mesures RailFit 20/30 ne sont pas terminées et sont difficiles. Ce jeudi se joue la quatrième ronde. Le tout alors que la direction doit affronter les résultats de l'enquête sur la satisfaction du personnel.**

Le personnel des CFF a moins confiance en sa direction qu'il y a deux ans. Tel est l'un des principaux enseignements de l'enquête sur la satisfaction du personnel. L'autre, c'est que les employé-e-s sont toujours très motivés.

C'est dans ce contexte que se déroulent les négociations sur la résiliation de l'invalidité professionnelle et la hausse de cotisations risques à la caisse de pension. Le SEV appelle à manifester ce jeudi à 14 h 30 au Wankdorf.



La délégation de négociations du SEV avait été portée par une haie d'honneur des militant-e-s le 22 novembre au siège des CFF.

Page 3

## Trafic régional sous pression

Le développement du trafic régional voyageurs (TRV) pour les années 2018 à 2021 va engendrer des coûts supplémentaires de 882 millions de francs. Le Conseil fédéral ne veut en assumer que 18%. Le SEV demande une participation pour moitié de la Confédération, comme prévu par la législation. C'est la seule manière de stopper la détérioration des conditions d'engagement, la baisse de la qualité et le manque de sécurité. Page 8

## Interview de Barbara Spalinger, vice-présidente SEV

# Défendre les CCT, c'est notre devoir!

■ Barbara Spalinger, vice-présidente SEV, est bien connue des directeurs des entreprises de transports concessionnées en Suisse, même de ceux qui ne l'ont pas encore côtoyée. «Apparemment, j'ai eu une certaine réputation dans la branche et cela me réjouit!» explique Barbara Spalinger en riant. Depuis 15 ans, elle s'engage pour les conditions de travail des employé-e-s

des ETC. Dans l'interview, elle décrit son quotidien en tant que vice-présidente: mener des négociations, agréables ou non, traiter des dossiers de licenciements pour raisons médicales, mais aussi des choses plus légères comme des visites des sections. Elle parle des membres SEV, qu'elle trouve vraiment sympas et agréables. C'est pourquoi un de ses objectifs dans son

travail au SEV est de faire qu'ils soient contents et satisfaits.





## EN VITESSE

Préavis de grève  
aux TPG

■ Le 2 décembre, le Front syndical tpg a déposé un préavis de grève, non daté, pour dénoncer le mépris des dirigeants face à la souffrance du personnel roulant. La réponse de la direction tpg sur les revendications du Front syndical, formulées lors d'une rencontre le 22 septembre dernier, s'est trop fait attendre. Le directeur avait pourtant promis une réponse rapide, notamment sur la possibilité de mettre un véhicule de plus par ligne et d'engager les conducteurs nécessaires. La réaction de la direction au préavis de grève a été rapide puisqu'un rendez-vous a de suite été fixé et une rencontre a eu lieu mardi. «Nous avons demandé à la direction de nous fournir d'ici lundi prochain les chiffres des coûts engendrés par notre demande», explique la secrétaire syndicale aux tpg, Valérie Solano. Qui rappelle que les conditions de travail du personnel roulant sont catastrophiques. Plus de 50% du personnel de l'exploitation est en voltagé: les horaires de travail sont connus quatre jours à l'avance. L'absentéisme est stabilisé mais les heures supplémentaires et les rappels sur congé sont monnaie courante. L'an prochain il y a certes 108 embauches mais cela couvre à peine les divers départs de l'entreprise.

Négociations  
salariales à Gata

■ Après des négociations difficiles, un résultat qualifié d'acceptable a pu être trouvé. Voici les mesures salariales qui entreront en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2017: augmentation générale des salaires de base de 0,8%, au moins 50 francs par mois pour un travail à 100%; adaptation des plages de salaire de 2,3%. Cette année, nous avons réussi à obtenir ce résultat sans action de lutte. Il faut bien avouer que les collaborateurs Swiss n'ont pas encore l'habitude de lutter collectivement. Sera-ce nécessaire par la suite?

SEV-GATA

Assemblées RailFit 20/30 du 30 novembre à Genève

## Les langues se délient

**Un des objectifs des rencontres RailFit est de faire parler les employés-e-s CFF de leurs craintes et de leurs sentiments. Mission remplie le 30 novembre à Genève, où avaient lieu deux assemblées organisées sur demande des membres, qui donnaient suite à la première rencontre de fin octobre.**

Principale inquiétude des travailleurs CFF: la présence toujours plus importante d'intérimaires et de boîtes privées œuvrant à leurs côtés. Présence qui augmenterait encore évidemment avec le programme d'économies des CFF, non sans conséquences: «Ils reçoivent une formation bien moins poussée que la nôtre et ils sont là pour peu de temps», explique un participant. «On n'a pas les mêmes check-lists. J'appelle, je pose des ques-

tions et la personne répond de manière hésitante alors qu'il en va de la sécurité!» «C'est inquiétant» explique un autre. Cela se passe ainsi: les collègues partant en retraite sont peu à peu remplacés par des privés. C'est une manière de faire qui se confirme un peu partout. Ce transfert de personnel n'est pas visible pour le voyageur lambda, puisque, sur les voies par exemple, les habits oranges sont portés par tous, qu'ils soient CFF ou qu'ils viennent du privé. Mais chez les professionnels, on sait quels sont les dangers inhérents à cette externalisation croissante: la sécurité est forcément mise à mal et les conditions de travail sont tirées vers le bas.

## Vente: personnel sacrifié

Valérie Solano, secrétaire syndicale, a expliqué également la situation à la Vente à Genève, où le personnel fixe est peu à peu remplacé par des jeunes avec des contrats à durée déterminée, les CFF misant tout

sur les automates et autre vente mobile.

## Vous aimez parler avec une boîte vocale?

Un participant a relevé le manque de capacité d'adaptation des privés. «Les employés qui travaillent pour des sous-traitants sont programmés pour un certain job mais ne savent pas s'adapter en cas de perturbation ou de demande un peu différente», explique un membre présent. «Quand j'appelle un employé sous-traitant pour vérifier quelque chose, c'est un peu comme le service téléphonique automatique: taper 1 pour un tel problème, 2 pour un autre, 3 pour le suivant, et s'il y a une autre problématique, inhabituelle, hors du cadre défini, il n'y a pas d'autre touche! Ce n'est jamais ainsi avec le personnel CFF, qui sait s'adapter et répondre aux situations exceptionnelles, qui peuvent survenir à tout bout de champ dans le monde des chemins de fer. Parce qu'ils connaissent l'entreprise, pas seulement une tâche», complète-t-il.

Henriette Schaffter

## Planifications d'actions concrètes

Valérie Solano a terminé les deux assemblées en agendand d'ores et déjà une action sur le terrain à Lausanne, qui devrait avoir lieu le 25 janvier prochain et qui sera l'occasion de «rameuter» du monde aux assemblées quelques jours plus tard.

D'autres actions sont en préparation: on va tenter de démontrer au personnel, avec des moyens concrets, les conséquences de toutes les récentes décisions sur leurs retraites. Ce qui est essentiel à retenir, c'est que les membres veulent continuer à se voir, à échanger et à s'organiser.

Le prochain rendez-vous est fixé au 13 décembre à la gare de Genève, où plusieurs secrétaires syndicaux iront à la rencontre du personnel, pour les écouter et discuter. En conclusion, la situation vue par un membre: «On n'est pas encore une entreprise low cost, mais presque.» Il est encore temps de freiner cette tendance.

Henriette Schaffter

RailFit 20/30

## Les négociations se poursuivent

**Ce jeudi 8 décembre se poursuivent les négociations portant sur RailFit 20/30, alors que les résultats de l'enquête de satisfaction viennent d'être publiés (voir l'édito ci-contre). Une manifestation est prévue au Wankdorf à 14 h 30.**

Ce sera la quatrième séance de négociations. Après la manifestation du 22 novembre qui a réuni plus de 300 membres du SEV lors de la première séance de négociations, les pourparlers se poursuivent ce jeudi 8 décembre. «Les négociations sont difficiles, mais une porte de sortie semble se dessiner», relève Manuel Avallone, vice-président du SEV.

Les enjeux sont clairs: trouver des solutions pour que l'invalidité professionnelle ne tombe pas à l'eau le 1<sup>er</sup> janvier 2017 suite à la résiliation par les CFF



Le 22 novembre, plus de 300 personnes avaient manifesté devant le siège des CFF à Berne.

de la convention les liant à la caisse de pensions. Autre point majeur: la hausse des cotisations risques de la caisse de pensions dont la totalité est payée actuellement par les CFF (2%) et que la direction voudrait voir partagée équitablement.

Afin de soutenir encore une fois notre délégation de négociations, le SEV organise un

rassemblement dès 14 h 30 devant le siège des CFF à Berne-Wankdorf.

Au final, l'éventuel accord négocié devrait encore passer la rampe du Conseil de fondation vendredi 9 décembre et être ensuite soumis à la Commission CCT du SEV le 15 décembre. **Vivian Bologna**

Manifestation internationale le 4 décembre à Genève

## TISA = accord scélérat

**Près de 600 manifestants ont protesté contre l'accord TISA dans les rues de Genève, sur appel des ONG, des syndicats et de l'ensemble de la gauche.**

Le Comité Stop TISA Genève a demandé l'abandon définitif du projet TISA, qui est «une attaque contre le bien commun», dit un membre de SolidaritéS. Le député socialiste Roger Deneys a lui mis en

garde contre un démantèlement des acquis sociaux qu'il faut «combattre jour après jour». Plusieurs orateurs ont aussi critiqué l'opacité des négociations en marge de cet accord. **ats**



Les rues glaciales de Genève ont été réchauffées par les chants contre les multinationales.

## ÉDITO

La confiance du personnel des CFF en sa direction a reculé de 2 points, à 50. C'est l'un des principaux enseignements de l'enquête menée par l'entreprise. Au SEV, nous ne sommes pas surpris par ce chiffre extrêmement bas. Depuis des années, les impressions de la base témoignent d'un fossé qui se crée entre un personnel motivé et la direction. Cet écart, et les CFF le reconnaissent dans leur communication, s'est accru avec les annonces de démantèlement, baptisé RailFit 20/30.

«On peut dire avec la meilleure communication du monde que le paquet RailFit 20/30 est un passage obligé pour la pérennité des CFF. Cela ne changera pas son contenu.» **Giorgio Tuti, président SEV**

Cette confiance à 50 points doit être mise en perspective avec d'autres enseignements. En effet, la motivation du personnel, qui englobe l'attachement à l'entreprise, l'engagement en faveur des CFF, la satisfaction au travail et la contribution personnelle

à la réalisation des objectifs du groupe, reste quasiment stable (74 points contre 75 en 2014), à un niveau élevé.

Au-delà des constats, qu'entend faire la direction des CFF pour que les employés-e-s aient davantage confiance en elle? Elle veut renforcer le dialogue et améliorer la communication. Ce sont d'excellentes formules. Pourtant, la direction des CFF reconnaît que «cette baisse de confiance est sans nul doute l'expression des inquiétudes suscitées par les changements et les mesures annoncées dans le cadre du programme RailFit20/30», dont la répartition paritaire des cotisations risques de la Caisse de pensions.

A l'heure où les négociations se poursuivent justement ce jeudi pour trouver des solutions à la résiliation de l'invalidité professionnelle et à la hausse des cotisations risques, la direction des CFF est désormais sous pression. Saura-t-elle prendre réellement la mesure de l'impopularité des mesures du paquet RailFit 20/30? La suppression de 1400 postes et les attaques annoncées contre la CCT qualifiée de «si généreuse qu'il faut l'adapter au marché» par le management sont des attaques frontales contre le personnel.

On peut dire avec la meilleure communication du monde que le paquet RailFit 20/30 est un passage obligé pour la pérennité des CFF. Cela ne changera pas son contenu: un cadeau empoisonné que le personnel doit lui-même se payer.





## Grands projets, entre possibilités et nécessité

Les CFF viennent de recevoir l'autorisation d'exploiter le tunnel de base du Saint-Gothard pour le transport de voyageurs et de marchandises dès le changement d'horaire de dimanche prochain. L'achèvement du plus long tunnel ferroviaire du monde donne le courage d'entreprendre et la volonté de poursuivre d'autres grands projets importants pour l'avenir du rail en Suisse. La liste des vœux s'allonge au gré des besoins ressentis dans les régions, la gamme des possibilités offertes par les technologies ne cesse de s'élargir, les ressources financières demeurent par définition limitées. Plus que jamais, la fixation de priorités s'impose. Dans ces conditions, deviner le probable constitue un exercice périlleux.

Dans l'euphorie de la traversée des Alpes maîtrisées, le rêve d'un Swissmetro resurgit, si l'on peut dire pour une ligne souterraine, cette fois pour les marchandises. Plus sérieusement, la digitalisation entraîne une modification des méthodes et des métiers. La gestion du trafic se fait de plus en plus abstraite. Les véhicules gagnent leur autonomie, sur route comme sur le rail. Le paiement des titres de transport continue sa mue et prépare la facturation mobile au fur et à mesure des prestations utilisées. Dans le même ordre d'idées, les CFF veulent tester l'offre d'un «service total» porte à porte, assuré par la combinaison de différents moyens de déplacement: véhicule privé, train et/ou bus, co-voiturage. Bien sûr, le train n'est pas seul en

cause, même au paradis ferroviaire helvétique. Les autocars low cost ne se contentent pas d'une clientèle composée exclusivement de passagers internationaux. La voiture privée garde ses adeptes, pas tous attentifs aux coûts réels, en argent mais aussi en temps. Et les livraisons à moyenne et longue distance se font encore par camions – rarement électriques. S'il se développait enfin comme on le prédit depuis longtemps, le télétravail pourrait modifier les habitudes des voyageurs pendulaires, en réduisant probablement le trafic aux heures de pointe. Mais les travailleurs de l'ère informatique préfèrent ouvrir leur ordinateur dans le train et retrouver des collègues à leur lieu de destination plutôt que demeurer à domicile face à leur écran.

Toutes ces perspectives ont certes leur intérêt. Mais aussi leur coût évidemment, souvent élevé au stade du développement des grands projets.

Les financer par des produits d'exploitation supplémentaires s'avère difficile.

Les augmentations de tarifs suscitent une grogne de la part des voyageurs et attirent l'attention du Surveillant des prix. La gestion dynamique du puissant patrimoine immobilier des CFF, symbolisée par la vente de terrains sis à proximité des gares centrales, fait certes rentrer des millions. Mais ces derniers sont affectés au renflouage de la Caisse de pensions. Reste le gros morceau, peut-être moins prestigieux mais correspondant à la plus impérative des nécessités: les travaux d'infrastructures, pour leur développement et surtout leur entretien, rendus indispensables par une exploitation toujours plus intense. On envisage même des interruptions totales de trafic sur certains parcours, à l'exemple de tronçons sur la ligne Lausanne-Fribourg pendant sept semaines au cours de l'été 2018... C'est dire l'urgente nécessité de tels travaux, qu'il convient de réaliser le plus rationnellement possible, fût-ce au prix d'une délicate opération de transfert momentané sur la route. Une vaste opération de communication devra aussi accompagner les travaux. Elle aura sans doute un autre impact que l'amélioration et la modernisation d'image visée par l'annonce de la possibilité d'acheter des bitcoins dans certains automates à billets des CFF. Certes, ces appareils n'acceptent pas la fameuse monnaie cryptée comme moyen de paiement mais ils offrent au «faux dollar» une garantie de sérieux et un capital de confiance d'une valeur inestimable. Un beau cadeau par les temps de suspicion générale qui courent. *Yvette Jaggi*



### CGN

## CCT signée à bord de l'« Italie »

**La section VPT Léman et la direction de la CGN ont signé la nouvelle CCT, qui entrera en vigueur en début d'année prochaine.**

Faite d'améliorations et de concessions, cette cuvée a nécessité, comme toujours, de nombreuses heures de travail. Pour rappel, la CCT CGN a con-

nu une version initiale en 2008 et a été renouvelée une première fois en 2012. Il était donc temps cette année de renégocier les conditions de travail et les rapports entre les différentes parties. C'est en juin déjà, le 14 juin plus exactement, que l'assemblée des membres SEV avait accepté les résultats des négociations à 75%.

Dès le 1<sup>er</sup> janvier 2017, l'en-

semble du personnel touchera 40 francs de plus chaque mois car toutes les classes et toutes les annuités ont été revues à la hausse. L'accord prévoit également des changements importants dans la progression salariale. Ces améliorations impliquent toutefois une contrepartie: l'absence de négociations salariales en fin d'année pendant trois ans.

*Henriette Schaffter*



*Marc Formosa, président de section, à droite, et Luc-Antoine Baehni, directeur de la CGN, à gauche, entourés d'une partie des personnes ayant participé aux négociations.*

Assemblée extraordinaire des sections TN, TPCV et TRNrail

# On fera mieux l'année prochaine

**Les résultats des négociations salariales 2017 à transN ont été acceptés, à l'unanimité mais sans grand enthousiasme, le 30 novembre à Malvilliers.**

Au vu de la situation dans le canton de Neuchâtel, avec des baisses des conditions de travail un peu partout dans le secteur public, le personnel était quelque peu contraint d'accepter le résultat des négociations salariales, même s'il n'est pas mirobolant. C'est lors d'une assemblée extraordinaire réunissant les trois sections et par conséquent les trois présidents, Jean-Michel Pantet, TN, Ricardo Pinto, TPCV et René Tschantz, TRNrail, que les membres ont pris connaissance un peu résignés du paquet salarial. Composé de trois éléments, il a été présenté par René Tschantz:

- la progression salariale ordinaire telle que prévue dans la CCT;
- une reconnaissance particulière si un employé renonce à son jour de congé un dimanche ou un jour férié, avec une indemnité de 52 francs au lieu des 26 francs habituels;
- une reconnaissance, dont la forme reste à définir, de la polyvalence des travailleurs du dépôt technique, qui ont acquis deux formations (conduite



*L'entreprise transN n'a pas été très généreuse cette année et le personnel s'attend à mieux la prochaine fois.*

de trains à voie étroite + une formation technique).

## On touche à un sujet sensible

Ricardo Pinto a quant à lui présenté le paquet «vacances», qui prévoit la révision du système d'attribution des vacances, actuellement inéquitable et prêterit les jeunes parents. En effet, ceux-ci n'arrivent pas toujours à poser leurs congés durant les vacances scolaires. La demande de modification de ce système avait été formulée lors des assemblées de printemps. Le fait d'avoir empoigné le problème et d'avoir su écouter les membres a été fort bien perçu. Un nouveau système sera donc élaboré au printemps 2017,

puis validé, uniquement s'il est suffisamment équitable, lors d'une assemblée extraordinaire qui sera agendée avant avril 2017. Ceci pour une mise en application dès janvier 2018.

## Un danger: la sous-traitance

Les discussions qui ont suivi, dans les divers, ont bien montré toute l'inquiétude que manifeste le personnel face aux risques de sous-traitance dans la maintenance et l'entretien. Cette sous-traitance ne correspond en effet pas du tout à la philosophie de la CCT et ne s'intègre pas dans un partenariat social tel qu'il a été défini entre transN et le SEV.

## 2018 sera différent

Le personnel a accepté un résultat très moyen pour 2017 mais a bien l'intention d'obtenir mieux pour 2018. En effet, pour Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical de ces sections, «même si la situation financière du canton et celle de l'entreprise sont difficiles, la direction devra bien, tôt ou tard, valoriser le personnel, véritable poumon de l'entreprise».

Henriette Schaffter

## CARNET DE BORD

### Une société individualiste à notre image ?

Souvent nous entendons, dans les assemblées syndicales, que la solidarité n'est plus ce qu'elle était, que les valeurs de partage et de collectivité disparaissent et que, ma foi, la société est à l'image des jeunes générations, individualiste. Si la société est bien à notre image, aurions-nous à ce point changé ?

La question du changement de société nourrit depuis longtemps la littérature en sciences humaines. Il y a un couple d'années, c'est par le biais de la fiction qu'une auteure française, Olivia Rosenthal, a proposé une réflexion que je trouve particulièrement intéressante. Le livre a un titre de circonstance: «Que font les rennes après Noël?» et c'est par un angle imprévu qu'il aborde le problème: est-ce la société qui nous fait ou créons-nous une société à notre image?

La manière de répondre passe par un chemin de traverse puisque l'auteur décrit chapitre après chapitre des métiers en lien avec les animaux et le travail fait pour apprivoiser, domestiquer, élever les animaux en captivité, en alternance avec la socialisation d'une femme, d'abord petite fille à qui on apprend la politesse, jeune fille qui devient bonne élève, puis jeune femme qui affronte le travail salarié. Pas de sociologie, pas plus de psychologie et encore moins de morale, mais des descriptions, des comparaisons et des parallèles. Beaucoup de poésie et de curiosité pour les uns et les autres, sur ce qui se passe pour que nous puissions vivre ensemble d'un côté et vivre avec les animaux.



Pour ce qui est de vivre avec les animaux, de ce compagnonnage depuis les premiers temps de l'humanité, je ne vais pas m'étendre ici. Par contre, pour ce qui est du processus de civilisation, il a un certain intérêt pour le travail syndical. En effet, pour passer d'une société où la loi du plus fort est la règle à une civilisation démocratique, il faut éduquer – pour ne pas dire fabriquer – des citoyens et des citoyennes. Il faut apprendre comment fonctionner dans des espaces réduits, apprendre comment passer huit heures par jour dans un bureau avec les manies de nos collègues que l'on ne choisit pas, accepter de s'arrêter au feu rouge et remercier pour le repas qu'on nous sert à la cafétéria, ou ne pas se jeter au cou de son chef lorsqu'il nous annonce une augmentation, bref devenir civilisé. Cela semble tellement normal, pourtant quel chemin franchit chaque enfant! Après la famille, l'école est le lieu de cette socialisation, puis vient le travail. Le syndicat est à ce moment l'espace commun où l'on fait l'expérience que le salariat n'est pas seulement une situation d'obligation contre rétribution, mais aussi que l'on peut faire ensemble et faire pour le bien commun.

Il est certain que les règles changent, le travail aussi change, son intensité et ses exigences, mais demeure que c'est dans l'échange et la confrontation des idées que se fait ce toujours disputé *vivre ensemble*. Il est certain que l'on ne vit plus le travail comme on le vivait il y a 25 ans, alors que le plein emploi était encore une réalité. Par conséquent, on ne vit plus son engagement syndical de la même manière. Ce qui est intéressant, à la manière de cette auteure qui se demande comment on devient civilisé, c'est de se demander comment on s'engage syndicalement aujourd'hui. Et je ne suis pas sûre en répondant à cette question que l'on tirera la même déprimante conclusion d'une solidarité effilochée. Peut-être faut-il voir comment la solidarité se manifeste aujourd'hui et constater un changement de forme, non d'intensité...

Valérie Solano



L'assemblée a réuni les membres des trois sections neuchâtelaises.



Barbara Spalinger lutte pour de bonnes conventions collectives de travail



## « Nous allons défendre les CCT bec et ongles »

Depuis 15 ans, Barbara Spalinger s'engage pour les employés des entreprises de transport concessionnaires. Dans l'accomplissement de sa tâche, la vice-présidente du SEV aime être parfois celle qui dérange.

■ **contact.sev:** Barbara Spalinger, pourquoi la VPT a-t-elle mis le thème des licenciements pour raison de santé à l'ordre du jour de ses journées d'automne?

C'est un thème qui préoccupe tout le monde. Cela arrive souvent que des gens soient licenciés pour raison de santé. Dans le domaine des transports publics, la problématique est encore plus accentuée, surtout pour les activités relevant de la sécurité. Dans ce domaine, on se retrouve plus vite en incapacité de travail que dans un bureau où l'on peut continuer à travailler même si l'on a un peu mal au dos.

■ **Que se passe-t-il avec les gens qui ne peuvent plus exercer leur profession? Ont-ils droit à une rente AI?**

Non, s'ils sont seulement en incapacité pour une certaine profession mais qu'ils peuvent quand même encore travailler, ils n'ont pas droit à une rente AI. L'AI est très stricte pour l'octroi des rentes. C'est pourquoi je pense que le problème est particulièrement aigu dans les transports publics. Si tu as des maux de dos et que tu travailles dans un bureau, tu peux peut-être continuer à travailler jusqu'à une certaine limite. Mais si tu as un examen de santé pour une tâche relevant de la sécurité et que quelque chose ne fonctionne plus bien avec ta vue ou ton audition, tu es sur un siège éjectable. Tu ne

peux pas continuer à exercer ta profession. Et alors tu commences à te poser des questions du genre: est-ce qu'on pourrait te trouver une autre occupation ailleurs? Est-ce que tu es formé pour faire autre chose?

■ **C'est là qu'interviennent les programmes de réintégration...**

On tente effectivement de trouver une réintégration professionnelle pour les personnes malades. Je pense que chaque entreprise essaie de le faire jusqu'à un certain point. Mais d'un autre côté il y a la pression liée à l'augmentation de la productivité. Auparavant, il y avait plus de postes de travail protégés. Il était alors possible de placer des gens dans un atelier, par exemple pour trier des vis. Aujourd'hui les personnes touchées sont purement et simplement licenciées, surtout dans les petites entreprises. Ces dernières n'ont plus la possibilité d'occuper de telles personnes. Plus l'entreprise est petite, plus c'est difficile. Les CFF disposent de deux ateliers protégés que l'on connaît sous l'appellation d'Anyway Solutions. Mais au BLS il n'y a pas ce genre de chose, même s'il s'agit de la deuxième plus grande entreprise après les CFF. Ils ont bien quelques postes protégés mais refusent de définir un service spécifique. Ils le font à bien plaisir, un peu par-ci par-là, lorsque le besoin se présente, mais ils ne convien-

draient jamais avec nous d'un nombre fixe de tels postes de travail. Dans les petites entreprises de moins de 100 employés cela est d'autant plus compliqué. Pour qu'une telle chose fonctionne, il faut que tout le monde le veuille très fort et c'est malheureusement très rarement le cas.

■ **Comment pourrait-on améliorer cette situation?**

On pourrait réfléchir à la création d'un fonds de branche. Une entreprise isolée ne peut pas assumer une réintégration. C'est pourquoi il faudrait trouver une solution commune pour toute la branche et réfléchir à ce qu'il doit advenir des gens qui ne peuvent plus

« Les entreprises essayent de plus en plus de nous duper. »

exercer leur profession pour raison de santé, s'ils ne reçoivent pas de rente AI et si, de par leur âge, ils n'ont plus aucune chance sur le marché du travail. Si tu fais une formation de mécanicienne de locomotives quand tu as 20 ans et ensuite, lors d'un examen périodique, on te dit que tu ne vois pas assez bien, ceci n'est pas dramatique. Car tu es encore jeune et tu as fait une autre formation, ou tu disposes au moins d'un certificat de fin d'études. Cela te permet de faire une reconversion professionnelle dans de bonnes conditions. Mais si tu as travaillé

pendant 20 ans dans la voie ou en tant que chauffeuse de bus, que tu n'as pas d'autre formation et que tu n'as jamais travaillé ailleurs pendant toute ta carrière, les choses sont plus difficiles. Et les personnes de plus de 50 ans ont plus de peine à se démarquer sur le marché du travail. Les employeurs ne veulent plus d'elles car elles sont trop chères.

■ **Qu'y aurait-il encore comme possibilités, par exemple l'AI n'aurait-elle pas aussi intérêt à ce que les gens continuent à travailler?**

L'AI apporte son aide. Elle paie des reconversions ou aide les gens à faire des essais dans d'autres professions. Mais cela dépend aussi de l'âge de la personne touchée. Si quelqu'un va sur ses 60 ans, on peut bien lui proposer une reconversion professionnelle, mais quel est l'employeur qui va vouloir l'engager?

■ **Est-ce que cela arrive souvent que des gens licenciés pour raison de santé finissent à l'aide sociale?**

Cela arrive, mais nous n'avons pas de vue d'ensemble de la situation. Nous accompagnons souvent les gens jusqu'à leur sortie de l'entreprise mais dès le moment où ils vont timbrer au chômage ou lorsqu'ils sont en fin de droit, ils ne sont plus

membres chez nous. C'est pourquoi nous ne savons pas ce qu'il leur arrive ensuite, mais par contre on peut le deviner. L'année dernière j'ai eu un cas dans une compagnie privée: un monteur de voie avait des problèmes de genoux et ne pouvait plus travailler. Il a reçu son congé et j'ai essayé de négocier pour qu'une compensation lui soit octroyée et il l'a reçue. Il peut maintenant aller timbrer au chômage mais lorsqu'il sera en fin de droit, on ne pourra plus rien pour lui. Dans de tels cas ce serait important, pour ce qui est de la prévoyance vieillesse, que les gens puissent conserver leur caisse de pensions. Actuellement, lorsqu'on reçoit son congé, l'avoire de la caisse de pensions est versé sur un compte de libre-passage, et il est reversé dans la nouvelle institution de prévoyance si l'on commence un nouvel emploi. Tu ne peux pas cotiser si tu n'as pas d'emploi. Ce serait bien mieux si l'on pouvait au moins garder sa caisse de pensions afin que la situation soit stable lorsqu'on atteint l'âge de la retraite. On pourrait ainsi recevoir une rente au lieu du capital. Car cet argent est vite dépensé.

■ **Venons-en à la Loi sur la durée du travail qui est actuellement révisée. Quels sont les thèmes de la révision?**

Les pauses prises à l'extérieur par exemple. Les employeurs n'ont pas envie de les payer. Mais celui qui travaille avec



Barbara Spalinger à la journée VPT de Suisse centrale le 19 novembre à Zuchwil.

des horaires irréguliers voit ses pauses réparties au gré des tableaux de service. On ne

pour certaines branches, comme par exemple dans les remontées mécaniques ou la na-

« En fin de compte, ce que je veux, c'est que nos membres soient satisfaits. »

peut pas veiller à octroyer systématiquement une pause à midi car à cette heure, les trains et les bus circulent. La pause se déroule en outre souvent dans un endroit que l'on n'a pas choisi. Encore faut-il qu'il y ait un bistrot ou un local de pause à cette heure. Il y a une logique derrière la demande de payer les pauses prises à l'extérieur. Les paramètres changent, c'est pourquoi il faut réviser la loi. Auparavant, les gens avaient un lieu de domicile imposé et devaient habiter près de la gare. Et on leur disait qu'ils devaient rentrer chez eux pour la pause. Naturellement aujourd'hui ce n'est plus le cas.

■ **Y a-t-il des règles spécifiques pour certaines entreprises?**

Il y a des règles spécifiques

pour certaines branches, comme par exemple dans les remontées mécaniques ou la navigation. Mais là c'est aussi nécessaire car la réalité peut s'avérer très différente d'un secteur à l'autre. On ne peut pas comparer l'exploitation du VBZ avec un téléphérique ou la Compagnie de navigation sur le lac de Bière. Ces entreprises fonctionnent de manière totalement différente. Dans le trafic d'agglomération également il y a des exceptions spécifiques. Cependant, il n'est pas si facile de définir exactement le trafic d'agglomération.

■ **2016 est presque terminé, de quoi te rappelleras-tu?**

Je constate que l'on ne peut plus discuter avec les employeurs et que l'on n'est plus sur la même longueur d'onde. Ils ont une fâcheuse tendance à remettre en question les partenariats sociaux et ils ne sont

plus dignes de confiance. Nous avons des bases juridiques pour régler cela. Momentanément, je prépare deux procédures de tribunal arbitral pour des objets que l'on aurait très bien pu solutionner par la discussion auparavant. Aujourd'hui on ne se contente pas d'une incertitude. Cela a sûrement un rapport avec la pression exercée sur les entreprises afin qu'elles fournissent encore plus de prestations de manière plus efficiente. Mais c'est aussi parce qu'au sommet de la pyramide, il y a des chefs qui se soumettent à cette pression sans mettre dans la balance la valeur de l'entreprise – et de son personnel qui s'investit corps et âme pour «son» entreprise. Ces dirigeants considèrent les syndicats comme une complication supplémentaire et ne comprennent pas que nous contribuons largement à ce que tout le monde tire à la même corde. Lorsque l'OFT examine la qualité et menace de vouloir faire des mises au concours si

quelque chose ne correspond pas, je regrette que les entreprises ne lui demandent pas comment il pense pouvoir faire pour obtenir plus de qualité avec moins d'argent. Nous pourrions ces questions! Il est regrettable que les entreprises ne nous aident pas, et qu'au contraire elles tentent de saboter nos CCT afin d'atteindre des objectifs de productivité qui doivent soulager tout le monde sauf bien sûr le personnel. C'est pourquoi je suis contente d'avoir ces CCT et nous allons les défendre bec et ongles. Et même si cela peut paraître bizarre, je suis d'accord avec feu Franz-Josef Strauss, politicien CSU (parti de droite allemand), qui a dit: «Pacta sunt servanda». Cela signifie que les «conventions doivent être respectées» et je trouve que cela s'applique aussi bien aux conventions collectives de travail qu'à d'autres contrats. Il faut parfois rappeler cela à la partie adverse. Les entreprises essayent de plus en plus de biaiser. Elles

préfèrent discuter directement avec leur personnel, sachant que l'opposition sera bien moins forte. Si tu négocies ton contrat de travail directement avec ton chef, tu te battras différemment que si c'est nous qui le faisons pour toi!

Karin Taglang/mv

### Ses préférences

Ce que je préfère, c'est faire cinq choses à la fois. J'aime la variété de mes dossiers. J'ai des cas d'assistance judiciaire mais j'encadre aussi des sections et je participe à leurs assemblées de section. Je négocie volontiers et ce que j'aime, c'est arriver à un bon résultat. Le contact avec les gens me plaît, nos membres sont agréables. Il nous aident, ils sont intéressés et loyaux. Il se rendent compte que nous nous donnons de la peine pour eux, et c'est ça qui est bien. En fin de compte, ce que je veux, c'est que nos membres soient satisfaits.



## Trafic régional voyageurs

« La Confédération doit décider si elle veut des transports publics de qualité car les constantes économies qu'elle impose ont des conséquences. »

Barbara Spalinger, vice-présidente SEV



# Encore des économies !

Le développement du trafic régional voyageurs (TRV) pour les années 2018 à 2021 va engendrer des coûts supplémentaires de 882 millions de francs. Le Conseil fédéral ne veut assumer que 160 millions, soit 18 %. Les 82 % restants doivent être supportés par les cantons et les entreprises de transport. Le SEV demande une participation pour moitié de la Confédération, comme cela est prévu par la Loi sur le transport de voyageurs (LTV). C'est la seule manière de stopper la détérioration des conditions d'engagement, la baisse de la qualité et le manque de sécurité dans les transports publics.

Bien que dans le cadre de la consultation, un grand nombre des prises de position demandaient une hausse de la contribution de la Confédération, le Conseil fédéral, comme il le déclare dans son communiqué de presse du 23 novembre dernier, a décidé de ne pas augmenter le montant du crédit d'engagement de quatre ans pour le TRV. Le Conseil fédéral propose au Parlement un montant inchangé de 3,96 milliards de francs et sur les 882 millions de francs supplémentaires pour le TRV, il prend en charge seulement 160 millions. Il justifie sa décision en invoquant les caisses vides de l'Etat (qu'il veut continuer à vider avec la réforme de l'imposition des entreprises III). « La situation financière de la Confédération ne permet pas d'aller plus loin. » En outre, la hausse prévue du crédit TRV devra atteindre en moyenne deux pour cent par an, et cela représente « l'une des plus fortes de toutes les tâches fédérales ». La raison de cette augmentation des dépenses est expliquée par le Conseil fédéral dans son communiqué de presse:

**L'augmentation des passagers nécessite une extension du TRV**  
Le TRV est assidûment fréquenté, la demande a augmenté de 4 à 5 % par an depuis 2007 et continuera de croître dans les années à venir. C'est

pourquoi il est prévu pour les années 2018 à 2021 de mettre en exploitation de nouvelles offres de prestations, par exemple la ligne Mendrisio-Varese et de nouveaux éléments de RER dans les cantons d'Argovie, de Zurich, de Vaud et en Suisse orientale, de réaliser une nouvelle modernisation du matériel roulant et d'étendre l'offre dans beaucoup d'endroits: un train toutes les demi-heures par ci, un train tous les quarts d'heure par là, une nouvelle liaison ici et là un train plus moderne. Les transports publics doivent aussi être rendus encore plus accessibles pour les personnes en situation de handicap.

**La marge disponible est érodée**  
« Ce n'est pas l'offre actuelle qui est soudain devenue plus chère », explique Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports du SEV. « Bien au contraire: les gains d'efficacité des entreprises de transport garantissent toujours plus de prestations à la main publique depuis des années. » Selon l'OFT, l'indemnisation par personne-kilomètre a baissé en moyenne de presque 2,5 % par année entre 2007 et 2012, et depuis il y a encore une diminution d'environ 0,5 %. Du point de vue de l'OFT, ce sont les investissements résultant de la forte recrudescence de la demande qui sont en particulier respon-

sables du fléchissement des gains d'efficacité. Mais Daniela Lehmann voit encore une autre raison: « Entre-temps, les marges disponibles pour les augmentations d'efficacité sont érodées dans les entreprises, elles sont totalement prises en étau. Dans beaucoup d'endroits vient s'ajouter la situation difficile des caisses de pensions et les entreprises doivent trouver des solutions pour leurs institutions de prévoyance, et participer aux coûts. »

**Extension prévue**  
Maintenant, il s'agit d'étendre le TRV, et la Confédération en reconnaît la nécessité. « L'OFT a déterminé de manière assez précise avec les entreprises ce que cela coûtera », souligne Daniela Lehmann. « La Confédération ne peut maintenant pas soudain réduire sa participation au coûts supplémentaires du TRV sur le dos des entreprises. »

**Encore plus d'économies**  
En refusant d'augmenter son crédit, la Confédération force les entreprises à réaliser encore plus d'économies afin de pouvoir absorber la croissance du trafic prévue. « Pour le personnel, ceci signifie des suppressions de postes, davantage de pression et une détérioration des conditions d'engagement et de travail », prévient Giorgio Tuti, président SEV. Pour la clientèle, ces nouvelles économies sont synonymes de retraits supplémentaires de personnel dans les gares et les trains, de véhicules et de gares plus sales s'il y a moins de personnel de nettoyage, etc. En bref: la qualité des transports publics baisse et la sécurité en pâtit.

**Il faut respecter la loi**  
Si la Confédération prend en charge seulement 160 millions de coûts supplémentaires du TRV, elle ne respecte pas l'arti-

cle 30 de la Loi sur le transport de voyageurs (LTV) qui stipule que la Confédération participe pour moitié au financement du TRV. « Ce principe doit aussi s'appliquer aux coûts supplémentaires non couverts », affirme Daniela Lehmann. Selon le droit en vigueur, la Confédération doit ainsi prendre à sa charge 441 millions de francs sur les 882 millions supplémentaires estimés pour le TRV durant les années 2018 à 2021. Pour toutes ces raisons, le SEV demande que le crédit d'engagement sur quatre ans de la Confédération soit augmenté de 281 millions pour atteindre 4251 millions de francs. « La Confédération a aussi sa part de responsabilité pour garantir un service public sûr et de bonne qualité, pour le personnel et la clientèle », souligne Daniela Lehmann.

Markus Fischer/mv



Si les TPF n'atteignent pas l'objectif de quatre millions d'économies défini dans la convention, est-ce que l'OFT mettra au concours par exemple la ligne Morat-Fribourg?

## Convention de prestations: tactique du bâton et de la carotte

# Les TPF mis sous pression

**Les TPF doivent économiser quatre millions entre 2016 et 2019. En contrepartie, la Confédération et le canton renoncent à mettre les lignes au concours.**

L'Etat de Fribourg et l'OFT, commanditaires de l'offre de transport public régional (TRV) ont signé avec les TPF une convention d'objectifs pour les années 2016 à 2019 qui définit des objectifs financiers, de ponctualité et de qualité pour l'entreprise. Ainsi les TPF doi-

vent économiser 2,7 millions de francs d'ici à 2019, « par rapport à l'offre de 2015 et à périmètre égal », comme le précise le communiqué de presse du 11 novembre dernier. Cet objectif sera atteint grâce à une réduction des coûts de 2 millions de francs (par rapport à l'indemnité de 44 millions de francs versée pour le TRV en 2015, année dont les prestations du rail et des bus sont prises comme référence dans la convention d'objectifs) et une augmentation des recettes de 0,7 millions de francs. « Ces réductions de coûts concerneront également le trafic d'agglomération (AGGLO et MOBUL) et porteront en tout les économies à réaliser par les TPF à 4 millions d'ici 2019. » En outre, des « objectifs qualitatifs ont été fixés par ligne à l'aide d'un système de management de la qualité ».

**Les TPF étendent l'offre**  
Simultanément, la Singine et la Haute Sarine connaîtront « d'importantes améliorations » de la desserte à l'introduction de l'horaire 2017, en effet la li-

gne Fribourg-Ins profitera d'un cadencement à la demi-heure, précise le communiqué de presse. Les TPF veulent avant tout économiser au niveau de l'organisation du travail et en alliant les synergies dans la production, ont-ils expliqué à la presse. Par exemple, ils vont centraliser dès 2019 l'entretien des véhicules à Givisiez. Ils ont apporté une précision à l'intention de *contact.sev*: « Aucun poste ne sera supprimé et le personnel a déjà fait un effort » dans le cadre du renouvellement de la CCT à fin 2015 en ce qui concerne les salaires et la caisse de pensions, avec le passage de la primauté de prestations à la primauté de cotisations au début 2016.

**La contribution du personnel réglée dans la CCT**

Le secrétaire syndical SEV Christian Fankhauser explique que les TPF ont mentionné explicitement la convention d'objectifs à fin 2015 lors des négociations sur le renouvellement de la CCT 2013-2016. La CCT a été reconduite jusqu'à fin

2020 avec quelques modifications, en particulier concernant la prévoyance vieillesse. Il a été en outre convenu de renoncer aux négociations salariales jusqu'à fin 2020. Si le taux de référence de l'index des prix à la consommation devait dépasser les 109,6 (réf. mai 2000), les salaires seraient automatiquement indexés au renchérissement. Selon Christian Fankhauser, la contribution du personnel aux économies est ainsi réglée. Naturellement, l'entreprise va constamment rechercher des nouvelles possibilités de réaliser des économies dans l'exploitation et la production, comme cela a été le cas jusqu'à présent. Par exemple, elle essaiera d'établir des tours encore plus efficaces pour le personnel roulant. « Mais il n'est pas question d'accepter des tours encore plus longs ou bien trop courts », affirme Christian Fankhauser. « Notre objectif est l'amélioration de la qualité de vie des conducteurs en améliorant les tours de service. Nous demandons, par exemple, l'introduction d'une

durée minimale correspondant à la moyenne théorique journalière d'un tour de service. Il n'est pas normal qu'un collaborateur travaille 6 heures avec une amplitude de 11-12 heures. »

**Garantie de commande**

Pourquoi les TPF ont-ils accepté le mandat de la Confédération et du canton de réaliser de telles économies? Afin de s'assurer de leurs contributions et de ne pas perdre leur mandat de prestations. « Pour l'entreprise, une telle convention représente une garantie pour la commande des prestations de transport public », précise le communiqué de presse. « Elle offre une alternative à la procédure de mises en concurrence. » Mais y a-t-il vraiment un danger que des concurrents des TPF viennent leur piquer des prestations? « CarPostal est un concurrent potentiel », affirme Christian Fankhauser, « et les TPF considèrent sérieusement qu'il est possible que des entreprises internationales viennent s'immiscer dans le marché. » *Fimv*

## LES CONVENTIONS DE PRESTATIONS DOIVENT RESPECTER LES CCT

Pour l'OFT, les conventions de prestations dans le transport régional de voyageurs sont « un instrument important pour renforcer l'efficacité des transports publics », comme il l'indique dans son bulletin n° 45 du mois de novembre 2016. L'OFT a conclu ces dernières années plusieurs de ces conventions dans le do-

maine des bus. Une autre a été conclue le 13 septembre dernier avec les ZVV à propos du RER zurichois et maintenant avec les TPF. D'autres seraient en préparation, par exemple pour le TransGoldenPass (BLS/MOB).

**Barbara Spalinger**, vice-présidente SEV, explique: « Les CCT ne peuvent pas être igno-

rées ou contournées. Nous exigeons que les conventions qui ont été signées avec nous soient respectées. » Spalinger ne comprend pas bien pourquoi l'OFT menace les TPF d'une mise au concours, s'ils n'arrivaient pas à respecter les objectifs d'économie. « Cela engendrerait une situation de concurrence artificielle. Si les

lignes TPF étaient mises au concours, on aurait bien du mal à trouver quelqu'un qui les exploite mieux et pour moins cher. La Confédération doit maintenant décider si elle veut encore des transports publics de qualité, puisqu'avec la pression grandissante qu'elle exerce, elle est en train de remettre ça en question. » *Fi/Hes*



AS Ouest

# Raclette et discussions à gogo

**Plus d'une centaine de personnes, donc davantage que l'année dernière, ont participé à la pause « raclette » 2016 de la section AS Ouest.**

Cette rencontre a été l'occasion de rappeler l'importance de la mobilisation contre Rail-Fit 20/30. Jean-Pierre Etique et Daniel Froidevaux étaient présents, disponibles pour toute question concernant le syndicat et en particulier le programme d'économies des CFF. Ils ont aussi pu discuter de quelques cas individuels lors de ces moments de partage. René Zürcher, président AS Ouest, est satisfait de la journée, puisque les participants ont été plus nombreux que ce à quoi il s'attendait: «Le SEV était présent à la Rasude, dans les locaux CFF. Des contacts ont été pris, des discussions, syndicales ou non, ont eu lieu: notre objectif a donc été rempli».

Henriette Schaffter



Nouvelle publication de la Suva pour la branche ferroviaire

# Dix règles de sécurité à respecter

**Une nouvelle brochure de la Suva est consacrée à la sécurité dans la branche ferroviaire. Aperçu.**

Editée pour la première fois en septembre 2016, cette brochure contient dix règles de sécurité destinées aux travailleurs du rail.

Voici ces dix règles à respecter:

- planification consciencieuse du travail;
- exécution d'un mandat précis et désignation d'un responsable de la sécurité, même en cas de dérangement;
- aucune prise de risque pendant le service de la manœuvre;

- pas de prise de risque lors de l'attelage des véhicules;
- respect des règles de sécurité lors du travail sur et aux bords des voies;
- utilisation d'équipements de travail sûrs et en parfait état;
- travail à proximité des lignes de contact uniquement lorsque celles-ci sont déclenchées et à mise à la terre de manière visible;
- prise de mesures pour prévenir les chutes;
- utilisation uniquement des chemins piétonniers sûrs;
- création de conditions favorables pour prévenir les incivilités et les actes de violence.



Dix règles de sécurité pour la branche ferroviaire

La brochure de la Suva a été réalisée en étroite collaboration avec l'OFT, le SEV, l'UTP et les entreprises de transport.

**Trois à quatre décès par année**  
La Suva rappelle que si une règle n'est pas respectée, chacun a le droit et le devoir de

dire STOP et d'interrompre le travail. En effet, trois à quatre travailleurs en moyenne perdent chaque année la vie dans la branche ferroviaire et d'autres deviennent invalides. Cela ne peut pas continuer ainsi. En respectant et en imposant systématiquement ces règles de sécurité, on peut empêcher les accidents et préserver des vies. Un support pédagogique a également été réalisé et les responsables formation y trouveront des quantités de conseils pratiques.

Hes

La brochure peut être téléchargée sur [www.suva.ch/waswo/84071](http://www.suva.ch/waswo/84071), et le support pédagogique sur [www.suva.ch/waswo/88831](http://www.suva.ch/waswo/88831).

## EN VITESSE

### Commande importante aux Officine

Les CFF ont essayé de répondre aux inquiétudes de nombreux employés qui avaient manifesté au début du mois contre le démantèlement rampant de ces ateliers. Ils confirment surtout une commande déjà annoncée ce printemps, au mois de mai plus exactement. En effet, dès 2017, 144 trains régionaux à plancher surbaissé (FLIRT) seront stationnés dans les ateliers de Bellinzone pour divers travaux de rénovation. Des réparations sont nécessaires car les eaux usées des toilettes ont entraîné de la corrosion. Ces travaux devraient générer du travail pour les Ateliers jusqu'en 2024.

C'est un secteur d'activité important qui s'ouvre là, notamment car il implique des



Les Ateliers de Bellinzone se sont déjà occupés de deux prototypes cet été.

compétences spécifiques, dans des domaines où le personnel des Ateliers excelle.

### Un pas positif, mais...

Ce mandat, bien que bienvenu, ne résout pas tous les problèmes. Et nous laisse perplexes face à la stratégie de communication des CFF, dont le CEO remet en question l'avenir même des Ateliers, avant que l'entreprise confirme haut et fort un mandat déjà annoncé six mois plus tôt.

Pietro Gianolli/Hes



Au service de la mobilité de leur région les Transports de la région Morges Bière Cossonay SA (MBC) relie 52 localités de l'agglomération morgienne et offrent un réseau de transports publics multimodal de bus, train et funiculaire avec des lignes complémentaires.

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

## Un Responsable d'équipe voie ferrée (F/H) 100%

De suite ou à convenir

Travailler aux MBC c'est l'opportunité de :

- Evoluer au sein d'une petite équipe engagée sur notre propre réseau
- Se déplacer sur les différents sites de l'entreprise
- Intégrer une entreprise dynamique, à taille humaine et en pleine croissance.

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

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

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



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

## Planificateur (F/H)

De suite ou à convenir

La mission du poste consiste à planifier les offres de transport à court terme, ainsi qu'à adapter l'horaire annuel en fonction des modifications à court terme. Il s'agira également d'adapter la planification des ressources personnelles et matérielles. L'analyse des besoins de la clientèle et l'élaboration des offres de transport répondant à ces besoins font partie des attributions de la fonction.

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

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

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



## DESIDERIAMO RINGRAZIARVI E

vi auguriamo di cuore un sereno Natale  
e un prospero e felice anno nuovo ricco di salute

## WIR MÖCHTEN DANKE SAGEN

und wünschen von Herzen fröhliche Weihnachten  
sowie ein glückliches neues Jahr  
begleitet von guter Gesundheit

## NOUS VOUDRIONS DIRE MERCI

Nous vous souhaitons de tout coeur  
un Joyeux Noël ainsi qu'une bonne et heureuse  
accompagnés d'une bonne santé



Martin Faes & Brenscino-Team



Parkhotel Brenscino, Via Sacro Monte 21, 6614 Brissago,  
Tel. 091 786 81 11, [info@brenscino.ch](mailto:info@brenscino.ch) / [www.brenscino.ch](http://www.brenscino.ch)

Les **Transports publics fribourgeois** sont le principal acteur de la mobilité dans le canton de Fribourg. Ils emploient 800 collaboratrices et collaborateurs au sein de quatre sociétés actives dans le transport de personnes, l'infrastructure, l'immobilier et l'administration.



Afin de soutenir les activités de notre Centre d'exploitation, nous recherchons

## 2 opérateurs du trafic ferroviaire (H/F)

### Vos tâches :

Assurer l'intervention et la desserte des places opérationnelles du trafic ferroviaire, de la place information et de la disposition du trafic  
Surveiller, coordonner et réguler la circulation ferroviaire, dans son secteur attribué, dans le respect des prescriptions et des directives  
Planifier le roulement des compositions ainsi que l'affectation du personnel roulant dans les délais prévus (24h)  
Garantir la sécurité de l'exploitation en utilisant les check-lists adéquates  
Informers les voyageurs sur la circulation des trains et des bus, et gérer les correspondances  
Effectuer les alarmes nécessaires lors de perturbations d'exploitation  
Se tenir informé des changements de prescriptions (LDT, OLD) et des horaires

### Votre profil :

Titulaire d'une formation reconnue d'agent du mouvement/chef de circulation des trains de catégorie B selon l'OASF  
Excellentes connaissances de l'exploitation de lignes ferroviaires  
Capacité à garder son sang-froid dans des situations dégradées  
Disposé à travailler en horaires irréguliers (service 24/24)  
Maîtrise des outils informatiques actuels  
Excellentes connaissances de la langue française ou allemande avec de bonnes connaissances de l'autre langue

### Nous vous offrons :

Un poste de travail varié dans une entreprise dynamique et en pleine expansion  
Des prestations sociales attractives  
Des conditions de rémunération adaptées aux exigences du poste et à votre expérience

### Lieu de travail :

Bulle

### Entrée en fonction :

1er mai 2017 ou à convenir

### Contact :

Avons-nous éveillé votre intérêt ? Si oui, nous attendons votre dossier de candidature avec annexes usuelles (CV, certificats, extrait du casier judiciaire) au plus tard jusqu'au **6 janvier 2017** à [rh@tpf.ch](mailto:rh@tpf.ch) ou à l'adresse suivante :  
Transports publics fribourgeois Holding (TPF) SA, Ressources humaines, Case postale 1536, 1701 Fribourg



## Journée de branche Rail: réservez déjà la date!

Elle aura lieu le **jeudi 9 mars 2017** sur le Rigi.

Thème de la journée: « Les problèmes de santé liés aux différences d'altitude pendant le travail ». Un médecin spécialiste de la Suva sera présent pour parler de cette problématique. Une table ronde aura ensuite lieu, également sur ce sujet.

## Sections

### Samedi 10 décembre ■ VPT Lac Léman

dès 14h  
à bord du bateau  
M/S «Lausanne»

Arbre de Noël

Le bateau restera à quai (quai n° 1 de la gare lacustre d'Ouchy). Vous êtes cordialement invités (actifs ou rentiers avec ou sans enfants) à participer à cette journée. Je vous attends nombreux.

*Votre Père Noël*

### Vendredi 23 décembre ■ Cave GESTL

16h à 22h  
Grande ouverture de Noël

Le comité GESTL se réjouit de vous y rencontrer.

## 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...

## Décès

**Corbaz Maria**, veuve d'Armand, Genthod; décédée dans sa 102<sup>e</sup> année. PV Genève.

VPT TL.

**Croptier Violette**, veuve de Robert, Avignon; décédée dans sa 102<sup>e</sup> année. PV Valais.

**Kunz Denise**, veuve d'Oscar, Posieux; décédée dans sa 93<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Favre Blanche**, veuve de Georges, Renens VD; décédée dans sa 95<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Perrenoud Germaine**, veuve de Marcel, Petit-Lancy; décédée dans sa 82<sup>e</sup> année. VPT TPG Retraité(e)s.

**Fornerod Anysie**, veuve de Gaston, Lausanne; décédée dans sa 95<sup>e</sup> année.

**Rätz Roger**, secrétaire d'exploitation retraité, Cornaux NE; décédé dans sa 76<sup>e</sup> année. PV Neuchâtel.

**Roh Julie**, veuve d'Adrien, Granges VS; décédée dans sa 95<sup>e</sup> année. PV Valais.

## IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Tirage: 10404 ex. (total 42010 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 22 décembre 2016.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 15 décembre à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 13 décembre à 10h.

## Pensionnés

### Mardi 13 décembre ■ PV Genève

dès 10h30  
UOG  
Places des  
Grottes 3  
Genève

Fête de Noël

Inscriptions au  
022 796 33 50 ou  
022 794 06 50.  
Délai: 9.12

Remise des diplômes pour 40/50/60 et 70 années d'affiliation au SEV. Apéritif dès 11h30, moment auquel vous pourrez aussi nous rejoindre. Le repas suivra dès 12h30 (aux commandes, notre ami cuisinier Pascal Kaltenrieder). Olivier Emonet (fils de Bernard) assurera les parties musicales. La participation financière sera de 20 fr. (apéritif/entrée/un plat/dessert/café et 50 cl de vin pour 2 personnes), sans oublier le geste de solidarité de 2 fr. (retranché des 20 fr.) pour les non-favorisés de la société. Il sera encore possible d'acheter l'agenda SEV 2017, directement auprès d'André Broye. **Le comité**

### Mercredi 14 décembre ■ PV Valais

dès 11h30  
Restaurant River-  
side, Brigue-Glis

Fête de Noël Haut-Valais

Vous êtes tous cordialement invités.



### Nouveautés 2017 pour les pages agendas/sections

Comme vous le savez certainement, le comité SEV a accepté le nouveau concept de communication 2017 qui encourage une stratégie numérique et contribue à une baisse des coûts. Pour cette raison, le contact.sev ne se composera plus que de 16 pages à l'avenir. Nous nous voyons contraints de limiter dès lors les rapports des sections et les annonces de manifestations dès janvier 2017. Nous devons nous contenter de relater l'essentiel tout en garantissant tout de même une bonne présence des sections dans la version imprimée du journal.

### Agenda

Les assemblées et les excursions seront à l'avenir publiées une seule fois dans l'agenda en version papier. En cas de besoin, une deuxième publication résumée sera possible. Toutes les annonces seront également publiées dans l'agenda sur notre site internet. Le plus simple pour vous est de nous adresser vos annonces de manifestations directement via le site internet: <http://sev-online.ch/fr/annoncez-nous-un-evenement/>.

### Rapports d'assemblées

Pour les raisons susmentionnées, nous devons limiter de la manière suivante les rapports d'assemblées publiés dans le contact.sev: les rapports sans photo ne doivent pas dépasser 1800 signes au maximum (espaces inclus), les rapports avec photo seront de 1500 signes au maximum.

Pour les comptes rendus d'excursions, de fêtes de Noël ou autres, la limite est de 600 signes avec photo et 900 signes sans photo. Pensez-y: « une photo en dit plus long que 1000 mots! ».

Comme jusqu'à présent, vous pouvez envoyer vos textes en format Word (merci de mettre les photos en pièces jointes) ou remplir le formulaire pdf prévu à cet effet (à télécharger ici: <http://sev-online.ch/fr/le-sev/les-sections/>) directement sur votre ordinateur et l'envoyer à [contact@sev-online.ch](mailto:contact@sev-online.ch).

### Sport et loisirs

Les résultats et classements des manifestations sportives ne seront plus publiés. Par contre, deux fois par année nous renverrons aux liens internet des associations organisatrices (qui peuvent nous écrire à l'adresse [contact@sev-online.ch](mailto:contact@sev-online.ch)).

Nous vous souhaitons de belles fêtes de Noël et une bonne année 2017.

Vivian Bologna, responsable de la communication SEV



PV Fribourg – assemblée d'automne du 15 novembre à Grolley

## Touche pas aux Rail Checks

**Le président de la PV Fribourg, Jean-Pierre Neuhaus, a le plaisir d'ouvrir l'assemblée d'automne à l'auberge de la Gare de Grolley à 10 h 30 face à 121 personnes, dont 82 membres.**

Il excuse quelques personnes et salue la présence de Bernard Demierre, vice-président central PV. Sous la direction de Guy Lathion, les 18 chanteurs de la chorale des cheminots de Fribourg interprètent quatre chants avec enthousiasme. Des prestations très applaudies. Camille Meier, président de la chorale, signale que l'ultime concert de la formation aura lieu à Farvagny le 25 mars 2017. Puis Jean-Pierre Neu-

haus annonce qu'une pétition destinée à protester contre la suppression annoncée du Rail chèque circule auprès des membres.

Le procès-verbal de l'assemblée du 15 mars 2016 est lu et approuvé. Depuis cette dernière, 11 membres sont décédés. La section a aussi enregistré trois démissions et l'admission de sept nouveaux membres. A l'occasion de sa dernière intervention en tant que vice-président central PV, Bernard Demierre aborde des sujets qui préoccupent les retraités: caisse de pension, imposition de l'AG FVP dont la valeur fiscale dès le 11 décembre 2016 sera de 864 francs en 2<sup>e</sup> et de 1452 francs en 1<sup>re</sup> classe, suppression du Rail chèque et caisse du personnel CFF.

### Comité réélu

Le comité est reconduit dans son intégralité. Toutefois, le vice-président, Franz Rohner, annonce qu'il faudra lui trouver un successeur dans un an. Avis aux amateurs. Les jubilaires de la section recevront souvenirs et diplômes à l'issue de l'assemblée. Puis le président prend congé de Jean-Bernard Michel, dans sa fonction de membre de la commission d'animation. Il est remplacé par Eric Pont. Dans les communications, Jean-Pierre Neuhaus rappelle que les 100 ans de la section PV Fribourg feront l'objet d'une fête le 28 novembre 2017.

Une diapositive, projetée sur l'écran de la salle, montre l'évolution des prix de l'AG FVP entre 2004 et 2016.

Exemple pour l'AG 2<sup>e</sup>:

- en 2004 : 717 francs
- 2016: 1440 francs, soit plus du double de prix.

Dans les divers, Charly Humbert estime qu'au vu de l'augmentation des prix des titres de transport, il n'y a plus lieu de faire nos sorties en train. De son côté, Noël Crausaz dénonce le scandale de l'AVS dont le tiers de la fortune est placé dans des banques étrangères et privées. Avant de conclure, Jean-Pierre Neuhaus remercie les visiteuses aux malades, les membres du comité et adresse une pensée à tous ceux qui sont dans la peine et la souffrance. L'assemblée est levée à 11 h 40, suivie d'un excellent repas servi par la famille Repond et son équipe, tenanciers de l'Auberge de la Gare à Grolley. **Le secrétaire**

ZPV

## Echanges

**Des discussions nourries ont jalonné la journée du trafic régional qui s'est déroulée le 21 octobre à Berne.**

Les participants, venus de tous les horizons, étaient là pour discuter de leurs besoins, leurs soucis et leurs craintes face au trafic régional CFF. Les échanges ont porté sur la répartition, les pauses et le temps de travail. Les représentants ZPV du trafic régional étaient présents: Roger Gander pour Zurich, Carmine Cucciniello pour Bâle, René Schaller pour Olten et Beat Gerber pour

Bienne.

Andreas Menet et Sabrina Tessmer animaient tous deux le cours, qui est offert chaque année par la ZPV via movendo. Ils ont été ravis de l'avalanche de questions des participants et ont noté quelques thématiques à débattre au sein des instances ZPV.

L'avis des membres présents sur le cours était très positif. Le rendez-vous de l'année prochaine sera inscrit dans le catalogue de cours movendo et sur [www.zpv.ch](http://www.zpv.ch). Nous nous réjouissons de ces journées très enrichissantes pour la sous-fédération. **ZPV**



Sabrina Tessmer animant une discussion le 21 octobre dernier.

ZPV Ouest

## SOPRE, toujours au sommet de l'actualité



**L'assemblée régionale Ouest de la ZPV a attiré quelque 73 participants à Rosé, dans le canton de Fribourg, le 22 novembre dernier.**

La discussion a surtout concerné RailFit 20/30 mais aussi le fameux système informatique SOPRE, auquel la dernière édi-

tion du journal a consacré un article détaillé.

Cette rencontre, organisée par la section de Fribourg, a également été l'occasion, pour les représentants de la commission du personnel, de parler de leur travail. L'invité, Jean-François Steiert, conseiller national PS/FR, a quant lui présenté l'actualité politique. **Hes**

■ ZPV Bienne

## Une page se tourne

La dissolution de la société d'épargne Fortuna du personnel des trains de Bienne a eu lieu le 11 novembre dernier, 110 ans après sa création.

La société Fortuna du personnel des trains était issue d'une fusion datant de 1953, entre la société Fortuna, créée le 24 février 1906, et la société d'épargne du personnel des trains, créée le 22 janvier 1918.

Le record de membres de cette société a été atteint en 1968, avec 106 membres. Chaque membre se faisait alors un honneur de venir à l'assemblée «toucher» son enveloppe. Le jass était également bien fréquenté avec souvent huit tables, voire plus. En 1992, Armin Schneider remet sa démission de la présidence et le sousigné, Marcel Piaget, reprend cette fonction, qu'il assumera jusqu'à ce jour, donc un total de 24 ans de présidence. Yves Coullery en sera le secrétaire. L'effectif était encore de 70 membres en 1993, mais ne s'élevait actuellement plus qu'à 26 épargnants, ce qui rendait l'aventure de plus en plus difficile, les banques n'aidant guère non plus...

Les assemblées de l'association se déroulaient à l'Eintracht, au Ländte «Chez Luis» puis finalement «Aux trois sapins», en passant par le Beau-Rivage, qui a marqué les esprits.

Dans les rangs de la Fortuna, un illustre épargnant, tout d'abord agent de train puis directeur général des PTT entre 1975 et 1987: Guido Nobel, décédé en 2002. Le comité ayant assumé le travail durant les 24 dernières années se composait ainsi: Marcel Piaget, président, Beat Nydegger, vice-président, Damien Vuille, caissier, Yves Coullery, secrétaire et André Hügi, membre adjoint. Un grand merci à cette équipe pour avoir fait vivre la société durant cette dernière période. **Marcel Piaget/SEV**



Angle droit - Assurances sociales

# Nouveautés au 1<sup>er</sup> janvier 2017

Quelques informations en provenance du service juridique SEV.

## 1<sup>er</sup> pilier

Le Conseil fédéral a décidé de maintenir les rentes AVS/AI au niveau actuel au 1<sup>er</sup> janvier 2017. Les rentes du 1<sup>er</sup> pilier sont adaptées lorsque l'évolution des salaires et des prix le justifie, ce qui n'est pas le cas cette année. Cette absence d'augmentation signifie le maintien au niveau actuel des valeurs calculées sur la base de la rente minimale AVS/AI, comme les montants-limites dans la prévoyance professionnelle obligatoire ou les montants destinés à la couverture des besoins vitaux dans les prestations complémentaires.

L'évolution négative du renchérissement pour l'indice des prix à la consommation et la faible augmentation des salaires ont pour résultat un indice mixte ne justifiant pas l'adaptation du montant des rentes AVS/AI. La dernière augmentation des rentes AVS/AI a eu lieu au 1<sup>er</sup> janvier 2015. La rente minimale AVS est donc maintenue à 1 175 francs par mois (pour une durée complète de cotisation) et la rente maximale à 2 350 francs par mois.

Dès 2017, les assurés ne recevront plus leur certificat d'assurance de manière automatique. Le certificat d'assurance, sous forme de petite carte, indique les nom et prénom, la date de naissance et le numéro AVS. Or ces informations sont également disponibles sur la carte d'assuré délivrée par les caisses d'assurance-maladie. L'envoi automatique est donc supprimé, mais les assurés auront toutefois encore la possibilité de commander un certificat en cas de nécessité.

## Assurance-accidents

Le Conseil fédéral a fixé au 1<sup>er</sup> janvier 2017 l'entrée en vigueur de la révision de la loi sur l'assurance-accidents (LAA) et de l'ordonnance s'y rapportant (OLAA). Les nouvelles dispositions sont le fruit d'un compromis entre les partenaires sociaux, soutenu par les assureurs et obtenu au terme d'un long processus.

La révision de la LAA comble désormais les lacunes de couverture, notamment en clarifiant le moment effectif

du début et de la fin de l'assurance. Elle règle également la problématique de la surindemnisation en réduisant les rentes, versées à vie, à l'arrivée de l'âge de la retraite. Il s'agit d'éviter qu'une personne invalide ne bénéficie d'une situation privilégiée au niveau financier, par rapport à une personne n'ayant subi aucun accident. Par ailleurs, l'assurance-accidents des personnes au chômage est désormais ancrée dans la LAA et dans son ordonnance d'application.

Les assurés souffrant d'une maladie professionnelle sous la forme d'un mésothéliome lié à une exposition à l'amiante pourront désormais bénéficier d'une indemnité pour atteinte à l'intégrité dès que la maladie sera déclarée, et non plus à partir du moment où la rente aura été fixée. Comme les maladies causées par l'amiante n'apparaissent souvent qu'à l'âge de la retraite et entraînent rapidement le décès, la révision de la LAA prévoit une réglementation particulière pour

ces cas.

La révision de la LAA instaure enfin une limite en cas de catastrophe, au-delà de laquelle les assureurs financeront en commun les prestations par le biais d'un fonds de compensation qu'ils sont déjà tenus de créer. Au-delà d'un certain montant, la responsabilité des assureurs sera assumée par ce fond pour les grands sinistres. L'ordonnance laisse le soin aux assureurs de définir l'organisation de ce fond.

## Prévoyance professionnelle

Le Conseil fédéral a décidé d'abaisser le taux d'intérêt minimal dans la prévoyance professionnelle, le faisant passer de 1,25% à 1% au 1<sup>er</sup> janvier 2017, ceci en raison des taux d'intérêts actuellement bas et de la performance insuffisante sur les marchés des actions.

En outre, les rentes de survivants et d'invalidité de la prévoyance professionnelle ne seront pas adaptées au renchérissement au 1<sup>er</sup> janvier 2017. Comme l'indice des prix de septembre 2016 (100,2; base décembre 2015 = 100) ne dépasse pas

celui de septembre 2013 (102,0), année de référence, ces rentes ne doivent pas être adaptées.

## Assurance maladie LAMal

La prime standard de l'assurance obligatoire des soins augmentera de 4,5% en moyenne en 2017. Selon le canton, cette hausse sera comprise entre 3,5 et 7,3%. Dans sept cantons, elle sera inférieure à 4%. L'augmentation moyenne de 4,5% concerne la prime standard de l'assurance de base pour adulte avec une franchise de 300 francs, couverture accidents incluse. Depuis l'entrée en vigueur de la loi sur l'assurance-maladie en 1996, cette prime a connu une hausse annuelle de 4,6% en moyenne et de 3,6% au cours des dix dernières années. Dans sept cantons (AG, BE, LU, SH, TG, ZG, ZH), les adaptations moyennes de la prime standard seront inférieures à 4%. Dans onze cantons (AI, BL, FR, GE, GL, GR, JU, NE, SO, TI, VS), l'augmentation sera supérieure à 5%. Dans les huit cantons restants (AR, BS, NW, OW, SG, SZ, UR, VD), la hausse se situera entre 4 et 5%.

*L'équipe de la protection juridique*

## Helvetia

# Comment s'assurer contre les dommages causés par le gel

Récemment, notre petit olivier sur la terrasse a été victime d'une nuit glaciale. A cette occasion, nous nous sommes posé la question de savoir comment les dommages causés par le gel étaient en général assurés autour de la maison et dans le jardin.

Dès que le baromètre tombe en dessous de zéro la nuit, les appels de clients déclarant des sinistres se succèdent auprès des assurances. Le gel ne nuit pas seulement aux plantes exotiques, mais les dommages peuvent aussi toucher des installations comme les cheminées ou les conduites d'eau.

Les branches tombant des arbres et endommageant les voitures des voisins et bien d'autres dégâts plus ou moins importants vont régulièrement de pair avec l'arrivée de l'hiver. Régulièrement aussi, on oublie de fermer le robinet de l'eau courante du jardin en temps utile et de vider les conduites. Par conséquent, dès que l'eau gèle et fait gonfler les conduites, ces dernières éclatent. L'eau est éjectée et endommage le mobilier, par exemple dans la cave. Les conduites doivent alors être déterrées et réparées. On le voit: une telle situation peut très vite engendrer

d'importants coûts de réparation. Pour couvrir ces risques, vous pouvez vous protéger avec une assurance choses bâtiment et une assurance inventaire du ménage. L'assurance choses bâtiments couvre les frais de réparation de la conduite et d'autres dommages à des appareils ou au bâtiment lui-même, par exemple si l'eau courante s'écoule sur la régulation de chauffage, endommageant celle-ci. L'assurance inventaire du ménage rembourse par exemple le placard renfermant les habits d'été qui prend l'eau. L'assurance couvre toujours la valeur à neuf. Il est im-

portant que l'inventaire du ménage ne soit pas sous-assuré. Il vous incombe cependant de prévenir les dommages et de prendre les précautions nécessaires afin que les conduites ne gèlent pas. L'assurance peut, selon le cas, réduire les prestations que vous pouvez toucher. Si c'est une branche d'un arbre du voisin qui se brise, et qu'elle endommage votre voiture parkée sous l'arbre, il incombe de vérifier une éventuelle responsabilité civile du voisin. A défaut, le dommage causé au véhicule sera couvert, selon l'assurance, par l'assurance casco complète ou, comme

c'est le cas chez Helvetia, par l'assurance casco partielle. Pour revenir à votre situation de départ: le petit olivier n'est malheureusement pas assuré. Il en va de même de la cheminée ou des installations de jardinage similaires. Par conséquent, une fois le printemps revenu, vous devrez acheter un nouvel arbuste à la pépinière. Nous vous conseillons par conséquent d'emballer soigneusement et dès les premiers signes de froid toutes les plantes sensibles au gel destinées à passer l'hiver en plein air.

*L'équipe conseil d'Helvetia*  
[www.helvetia.ch/sev](http://www.helvetia.ch/sev)



## COURRIERS DE LECTEUR

## Les nouvelles radios LISA

Elles sont dangereuses pour la manœuvre. Si on se trouve au faisceau H à Cornavin, souvent on se connecte automatiquement sans toucher le moindre bouton avec un autre canal. Imaginez si le mécanicien reçoit des ordres d'une autre personne ce qui pourrait arriver. J'ai moi-même eu plusieurs fois des soucis. Un après-midi, tout était normal (le son de contrôle fonctionnait) mais personne ne m'entendait donner les distances? La chance que j'ai eue, c'est que j'étais dans le centre postal à 5 km/h et que mon mécanicien a encore entendu la première distance. Est-ce les radios ou peut-être les gilets aussi? Ce dimanche 13 novembre, j'ai débuté mon service à 4h00 du matin et à 4h30 j'ai décidé de reprendre les anciennes radios. La mienne s'arrêtait toute seule et parfois le mécanicien ne m'entendait plus. Peu de temps après, le mécanicien était ponté sur un autre canal. J'ai annoncé à la dispo (anciennement coordinateur triage) mon changement. Il m'a juste dit qu'il devait mettre en charge ses batteries car son chef ne voulait plus utiliser ce matériel. De quel droit peut-on jouer avec notre sécurité? Même chose avec notre hiérarchie, ils ne sont pas chauds quand on reprend les anciennes radios. Ils croient peut-être que c'est de la mauvaise volonté de notre part? Il y a un sérieux problème. Là, je n'ai causé que de moi mais il y a aussi les autres collègues qui ont les mêmes soucis. Je suis d'avis que tant que les CFF ne résolvent pas les problèmes liés à LISA, nous devrions utiliser les anciennes radios avant une catastrophe. La lettre que j'ai écrite a quand même secoué le cocotier, car au moment où j'écris cet article, des personnes d'Allemagne viennent avec une radio mouchard examiner les problèmes à Genève tout en espérant qu'elles trouvent l'origine de nos ennuis et qu'elles y remédient. Affaire à suivre.

## Nous payons le prix fort pour les autres!

Dans le PCT 300.4 chiffre 2.2.1 je ne sais pas si la traduction est la même, vers la fin il est écrit après toutes les vérifications « le parcours doit être demandé immédiatement avant l'exécution » alors que dans le 300.4 chiffre 2.5.1 on doit faire encore une vérification avant de donner l'ordre d'avancer. Donc si j'ai bien compris, il faut de nouveau appeler le poste pour refermer le signal car nous ne sommes pas prêts à bouger. Il faut aussi me donner la différence entre ce qui est écrit au chiffre 2.2.1 qui dit qu'il faut vérifier entre autres que le véhicule ne porte pas de panneau de mise en garde pour sabots d'arrêt et dans le 2.5.1 il faut vérifier que les freins soient

desserrés et que les autres moyens de freinage sont enlevés. C'est alors que vient dans le P20125423 chiffre 3 « Sabots d'arrêt ». Cela dit que chaque frein d'immobilisation doit en premier lieu être serré. J'en viens là, car un collègue a déraillé au H19 à Genève et les chefs de team voyaient déjà là une occasion pour donner une convention à ce collaborateur et lui faire payer l'erreur d'un autre. Je me suis permis de lui donner une assistance judiciaire professionnelle car je n'étais moi-même pas d'accord. Ce collègue a contrôlé et desserré le frein à main du premier véhicule et fait un frein de manœuvre au dernier wagon (le 7<sup>e</sup>) qui était aussi serré. Déjà là il y a une erreur de la part de ceux qui ont posé les wagons. Malheureusement il n'a pas vu qu'il y avait aussi un sabot d'arrêt sous le 1<sup>er</sup> wagon côté lac sans le panneau de protection (2<sup>e</sup> erreur) alors qu'il n'a jeté qu'un bref coup d'œil côté montagne, notre côté pour la manœuvre. Comme le frein à main du 1<sup>er</sup> wagon était serré, il n'a pas pensé regarder des deux côtés. J'aurais fait la même chose, j'en suis sûr. Je suppose que les personnes qui ont manœuvré ces wagons sont aussi soumises au PCT, alors pourquoi c'est toujours nous qui devons payer l'addition? C'est facile de dire qu'on est les derniers. Les chefs de team et bien sûr leur patron chef de site nous bassinent la tête en nous disant de toujours contrôler et faire le tour de la composition! C'est marqué sous quel chiffre dans le PCT? C'est comme au centre d'entretien, avant de donner bon le train au coordinateur triage, la personne responsable doit faire le tour du train pour voir qu'aucun câble n'est encore relié, de couvercles ouverts et personne dans la fosse. Nous avons à plusieurs reprises arraché des couvercles ou des câbles et c'est encore nous qui avons dû payer l'addition car nous n'avons pas fait le tour du train. A quoi sert ce responsable qui donne le bon? Il y en a ras le bol que tout le monde s'en fout et que ça tombe toujours sur nous. Oui, j'ai reçu des explications. C'est ce chiffre 2.5.1 du 300.4 qui fait mal. Mais pour éviter toutes confusions, il faudrait supprimer peut-être à l'avenir l'article 2.2.1. Il ne sert absolument à rien si ce n'est à nous embrouiller. J'en reviens au probable verdict de notre hiérarchie si vraiment ce collègue doit payer le prix fort qu'il existe une justice et que celle-ci parfois et même la défense mettent en avant des circonstances atténuantes avec les contrôles qu'il a quand même effectués. Ce serait tellement beau et surtout surprenant en bien de voir chez eux un brin d'humanité et ça changerait du quotidien.

Tochtermann Michel  
chef de manœuvre  
Genève Cornavin

## Passation de pouvoir à la section MBC

## Remise de la « clé »



A gauche, Stéphane Chevalier, ancien président, et à droite Andrew Ringoir, nouveau président élu.

Plus d'une vingtaine de membres de la section MBC avaient fait le déplacement le 1<sup>er</sup> décembre, pour élire un nouveau président et valider les négociations salariales 2017.

Après 5 ans de présidence, Stéphane Chevalier dit stop: « Je suis satisfait. J'ai accompli ma tâche du mieux que je pouvais. Mon seul regret? Ne pas avoir pu être davantage

sur le terrain, en raison notamment des longues distances entre les différents lieux de service. » Andrew Ringoir, d'origine anglaise et employé au Centre de gestion du trafic à Morges, reprend le flambeau. Autre changement: Alain Raccoursier arrête

et Bertrand Golaz reprend la fonction de secrétaire. Stéphane Chevalier quant à lui ne quitte pas totalement la section, puisqu'il a accepté d'assumer la présidence de l'Assemblée VPT romande 2018 à Cossonay.

## Négociations

Nous reviendrons plus en détails sur le résultat des négociations salariales aux MBC, aussi que dans d'autres sections vaudoises, dans le prochain journal. **Hes**

## COURRIER DE LECTEUR

## Le Cargo souterrain: une nouvelle utopie capitaliste!

A l'agonie, le trafic marchandises par wagons isolés ne sera bientôt plus qu'un souvenir si le projet d'un métro automatique souterrain, pour le transport du fret, voit le jour. Aujourd'hui, depuis que l'ancienne régie de la Confédération a été transformée en société anonyme, CFF Cargo est déjà dans l'impossibilité d'acheminer ses wagons jusqu'au centre des villes, comme autrefois. Quant à CFF Immobilier, qui a hérité des surfaces urbaines occupées par les anciennes gares aux marchandises, cette entité a pour mission d'opérer des transactions immobilières qui rapportent beaucoup d'argent. Cela permet aux CFF de présenter au Conseil fédéral un bouclage des comptes « enjolivé » dans un contexte voulu concurrentiel par les autorités fédérales. Mais cette stratégie de marché a pour conséquence une réduction de l'offre ferroviaire, au profit des camionneurs qui occupent désormais la place

libérée par les rails. Cela me rappelle l'époque où l'on a supprimé les tramways au centre des villes, pour améliorer la fluidité du trafic automobile. Deux générations plus tard, on reconstruit à grands frais les lignes de tram qui avaient été démantelées! Le coût du projet d'un réseau souterrain et automatique pour les marchandises est estimé, par ses promoteurs, à 30 milliards de francs au moins. C'est la couverture du déficit d'exploitation d'un service ferroviaire public, par wagons isolés, sur tout le territoire suisse, pendant les 50 prochaines années et des places de travail assurées pour un service marchandises de qualité! Les gares de triage existent encore, mais les embranchements ferroviaires urbains disparaissent rapidement. Un jour, comme pour les tramways, on les reconstruira à grands frais.

Jean-Claude Cochard, président de  
l'Union syndicale vaudoise



La réforme de l'imposition des entreprises III est une attaque frontale contre la classe moyenne

# Nous en paierions la facture

« Réforme fiscale », ça sonne inoffensif, mais ce que nous a concocté la Confédération est pourtant bel et bien un véritable pillage de nos porte-monnaie.

La Suisse doit adapter sa fiscalité face aux entreprises, qui ne répond plus aux règles internationales. Nous sommes tous d'accord sur ce point-là. Mais ça s'arrête là. En effet, le Parlement a fait de la proposition du Conseil fédéral un festival de déductions fiscales, avec pour conséquence des pertes d'impôts de 2,7 milliards de francs, dont 1,3 à la Confédération et le reste dans les cantons, les villes et les communes. Ce cadeau aux riches et aux grands actionnaires étrangers devrait alors être offert par les ménages suisses, la classe moyenne. Chaque contribuable est concerné, avec une participation de 550 francs en plus chaque année!

## Un trou noir

Prisca Birrer-Heimo, spécia-



liste socialiste des questions économiques, met en garde: « La RIE III est une boîte noire et ses coûts réels sont impossibles à déterminer. Le Conseil fédéral s'est déjà trompé de plusieurs milliards lors de la seconde réforme, évitons un nouveau réveil douloureux. »

Ne seraient-ce que des discussions de gauche? Aucunement! Même les radicaux se rendent compte des conséquences de telles pertes fiscales. La directrice des finances PLR de la ville de Bienne, Silvia Steidle, s'engage également contre la réforme fiscale. Elle a donné quelques exemples de conséquences concrètes de la RIE III: « Des lignes de bus devront être supprimées, la piscine couverte fermée, le nombre d'élèves par classe augmenté

ou nous devons couper dans la culture. »

## La formation, notre matière première

Les exercices d'économies ont toujours des conséquences sur la formation, les enseignant-e-s le savent très bien et s'engagent contre cette réforme: « La formation est le pilier du bien-être suisse. Les entreprises internationales profitent d'une main-d'œuvre particulièrement qualifiée en Suisse. Le niveau de formation est au moins aussi important dans le choix du lieu d'implantation d'une entreprise que le niveau de sa fiscalité. Couper dans l'éducation aurait des conséquences négatives pour de nombreuses années encore », explique Samuel Rohrbach, président du Syndi-

cat des enseignants romands. Sa collègue Franziska Peterhans, secrétaire centrale de l'organisation faïtière des enseignant-e-s de Suisse, nous renvoie à la situation difficile des cantons suisses alémaniques: « Lucerne a ordonné une semaine de vacances supplémentaires pour les écoles secondaires et professionnelles pour de purs motifs financiers. Dans les faits, le canton a déjà par deux fois depuis 2008 divisé les impôts des entreprises par deux, se privant ainsi de ressources nécessaires. » D'autres cantons ont établi des programmes d'économies similaires. En pâtissent ceux qui ne peuvent pas se permettre d'envoyer leurs enfants dans des écoles privées coûteuses. A long terme, le modèle à succès

suisse, tant vanté, risque bien de disparaître.

## Projets sociaux sous pression

Les Eglises seraient aussi touchées: l'Eglise réformée de la ville de Zurich, par exemple, risque bien de perdre 10 millions de francs par année. Sur le plan légal, cet argent ne peut pas être utilisé pour des activités liées au culte, puisqu'elles proviennent des impôts des entreprises, mais il sert à des activités sociales de la communauté: « L'argent manquera pour les tables de midi, l'aide ou les foyers d'urgence », explique le pasteur zurichois Res Peter.

## Une alliance large

Cette réforme est combattue par une large alliance, qui touchera, outre les petites et moyennes entreprises, les travailleurs-euses, les familles, les écoliers-ères et les retraité-e-s. Ceux qui en profiteront par contre sont les riches actionnaires. L'Union syndicale suisse et le SEV refusent la RIE III. Nous voterons à ce sujet le 12 février 2017.

Peter Anliker/Hes

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



### Le concours de **contact.sev**

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

Le ou la gagnant-e sera tiré-e au sort parmi les réponses correctes et gagnera un set d'écriture Caran d'Ache.

Solution du concours paru dans *contact.sev* n° 20:

Photo prise sur la ligne transN La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel.

Le sort a désigné Daniela Scherrer, domiciliée à Schänis et membre de la section LPV Zurich. Elle gagne un couteau de poche Outrider aux couleurs du SEV.

### Conditions de participation

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

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

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

Demier délai de réception des réponses: mercredi 14 décembre 2016.