

RailFit 20/30: la lutte continue!

Après l'accord trouvé en décembre sur les mesures liées à la Caisse de pensions CFF, le SEV organise des assemblées d'information et de résistance à RailFit 20/30. **Page 4**

Oui à la naturalisation facilitée!

Le SEV s'engage pour que les enfants de la 3e génération puissent obtenir le passeport suisse plus facilement. Eugenio Tura, de la Commission de la migration s'exprime. **Page 9**



Interview

Giorgio Tuti aborde les défis de cette année de Congrès SEV. **Pages 6 et 7**

Le SEV est actif dans la campagne de votations

Dans les gares contre la RIE III

La réforme de l'imposition des entreprises (RIE III) met en danger les transports publics.

Le SEV a mené ce lundi l'action d'information sur les conséquences de la RIE III, notamment sur les transports publics, qui sont largement tributaires des subventions publiques. Si la RIE III devait être acceptée le 12 février, cela se traduirait inévitablement par des baisses de prestations, des hausses tarifaires et la dégradation des conditions de travail du personnel.

Afin de garantir des transports publics de qualité, le SEV a appelé les usagers et les usagères à refuser la RIE III soumise en votation le 12 février prochain. Les membres du SEV, entourés par les secrétaires syndicaux, ont distribué des flyers à ce propos aux abords des gares des quatre coins du pays.



Edito page 3 et dossier page 8

Le SEV a rendu les utilisateurs des transports publics attentifs aux conséquences de la RIE III, comme ici à Bienne.

Le SEV renforcé à la LNM

Le directeur de la Société de navigation des lacs de Neuchâtel et de Morat reste à quai. C'est le résultat d'une analyse approfondie de la situation qui a poussé le conseil d'administration à prendre cette décision. Les membres du SEV ont tiré la sonnette d'alarme l'été dernier, notamment parce que le futur de la société les inquiétait. Ils se sont impliqués et battus pour que le CA analyse le fonctionnement de l'entreprise. Ils sont été entendus. **Page 5**

L'OFT a comparé les salaires Crossrail avec les salaires à l'étranger

Le SEV au tribunal administratif fédéral

■ En mai 2015 déjà, l'OFT avait jugé les bas salaires octroyés par l'entreprise Crossrail à ses mécanos de Brigue comme conformes à la branche. Ceci en prenant en compte, comme référence, également les salaires des entreprises étrangères de transports de marchandises. Le SEV avait alors porté plainte devant le tribunal administratif fédéral, qui avait rendu son jugement en décembre

2015, déclarant que l'OFT doit « se baser sur les conditions d'engagement suisses ».

L'OFT a alors analysé les salaires standards dans dix entreprises suisses œuvrant dans le trafic marchandises transfrontalier et a trouvé un salaire à l'heure, indemnités comprises, situé entre 37 et 48 francs, à côté des 31 francs de Crossrail. Le 10 janvier, l'OFT a alors

fixé le salaire minimum de la branche à 37 francs et estimé que les 6 francs de différence étaient conformes, puisque les mécanos travaillent à 70% sur sol italien et qu'ils habitent en Italie. Cette nouvelle façon de calculer, en s'orientant sur ce qui se passe à l'extérieur de la Suisse, est totalement inacceptable pour le SEV.

L'OFT accepte les bas salaires proposés par Crossrail

Le SEV rejette la décision de l'OFT

Selon l'Office fédéral des transports, le salaire minimal d'usage dans la branche des mécaniciens en trafic marchandises transfrontalier se monte à 37 francs de l'heure, indemnités comprises. Mais pour les mécaniciens Crossrail à Brigue, il accepte un salaire de 31 francs car ces personnes roulent jusqu'à 70 % en Italie. Le SEV va contester devant le Tribunal administratif fédéral cette décision de l'OFT. La vice-présidente du SEV Barbara Spalinger nous explique pourquoi.

■ **contact.sev:** Se basant sur les données salariales de dix entreprises ferroviaires suisses effectuant du trans-

port de marchandises transfrontalier, l'OFT a fixé le salaire brut standard d'usage dans la branche à

37 francs de l'heure, indemnités incluses. Est-ce que cela est acceptable pour le SEV?

Barbara Spalinger: Nous ne savons malheureusement pas comment on a pu arriver à ce montant car l'OFT n'a pas donné de détails à ce propos. Et nous n'avons pas bénéficié du droit d'être entendus. Si l'OFT a réellement pris les salaires fixés pour dix entreprises, qu'il les a additionnés puis en a calculé la moyenne, alors il a comparé des pommes et des

poires car il faut aussi considérer combien d'employés reçoivent quel salaire-horaire. Or nous savons que la plupart des mécaniciens sont actifs dans trois entreprises. Par exemple lorsqu'il s'agit de l'extension d'une CCT, il y a des règles à respecter concernant le quorum, non seulement au sujet du nombre d'entreprises mais aussi du nombre d'employé-e-s.

■ **L'OFT considère que le salaire-horaire de 31 francs, indemnités incluses, des**

mécaniciens Crossrail basés à Brigue est conforme à la branche bien qu'il soit en-dessous du salaire standard minimal. Il explique que c'est parce que ces mécaniciens travaillent jusqu'à 70 % en Italie et que de surcroît, ils habitent en Italie. Que penses-tu de cela ?

Se référer au pourcentage de la zone d'engagement d'un mécanicien pour fixer son salaire est complètement fantaisiste, et je modère mes pa-

L'OFT



A. Egger

attention de l'OFT était de se baser sur des conditions d'engagement suisses. Le fait est que Crossrail a proposé des contrats de travail de droit suisse et cet élément est crucial: Crossrail est maintenant tenue de se conformer aux pratiques d'usage dans la branche en Suisse.

■ **Quelles seraient les répercussions si le SEV acceptait le salaire-horaire de Crossrail de 31 francs comme étant conforme aux pratiques d'usage dans la branche ?**

Nous accepterions alors une chose tout en doutant qu'elle ait vu le jour de manière correcte. Comme je l'ai déjà dit, l'OFT ne nous a en effet pas proposé de droit d'être entendus concernant sa manière de procéder. Et d'autres entreprises pourraient en profiter pour baisser leurs salaires sous prétexte que les mécaniciens roulent en partie à l'étranger ou qu'ils y habitent.

■ **L'OFT prévient que Crossrail pourrait transférer des postes de travail à**

l'étranger si on ne l'autorise pas à appliquer le salaire de 31 francs.

On connaît bien cette menace, on nous la brandit par exemple dans le cadre de la campagne de votation sur la réforme d'imposition des entreprises RIE III. Les arguments sont les mêmes. Dans le cas de Crossrail, on peut facilement prouver que c'est faux. Nous savons que si Crossrail applique des contrats d'engagement suisses, c'est exclusivement pour des raisons économiques. En effet, son but est de pouvoir contourner le double engagement exigé sur les locs en Italie. Tout cela tourne donc juste autour d'une bête volonté de réaliser des économies. L'argument du transfert à l'étranger est un prétexte facile pour s'attaquer au niveau des salaires. Nous, ce que nous voulons, c'est juste le contraire: nous exigeons des salaires suisses sur sol suisse! Et d'ailleurs aussi pour le trafic routier en Suisse car la concurrence doit rester équitable.

Markus Fischer/mv

LE CAS CROSSRAIL

4 avril 2014: le SEV signale par écrit à l'Office fédéral des transports (OFT) que l'entreprise Crossrail SA qui a son siège à Muttenz veut stationner environ 70 mécaniciens de locomotives italiens à Brigue en leur donnant seulement 3350 fr. par mois après formation, stipulés dans un contrat de travail. Les salaires d'usage dans la branche versés aux mécaniciens suisses en début de carrière sont sensiblement plus élevés (5358 fr. aux CFF, 5780 fr. au BLS), Crossrail porte donc atteinte à l'article 8d, alinéa 1, lettre d de la Loi sur les chemins de fer (LCdF) selon lequel les entreprises ferroviaires doivent se conformer aux prescriptions légales et aux conditions d'engagement de la branche afin de recevoir l'autorisation d'accès au réseau. Le SEV demande dès lors à l'OFT d'examiner la possibilité de retirer à Crossrail l'autorisation d'accès au réseau.

10 avril 2014: Crossrail explique à l'OFT lors d'une rencontre qu'elle avait offert à 41 mécaniciens italiens des contrats de travail suisses avec des salaires de base après

formation de 3600 fr. brut. Avec les indemnités, le revenu se monte ainsi à 4945 fr. 75 brut.

17 juin 2014: le SEV porte plainte contre Crossrail pour entrave à la LCdF.

20 janvier 2015: l'OFT présente le rapport d'expertise rédigé à sa demande par la communauté de travail Ecoplan/Kurt Moll avocat. Celui-ci définit le trafic marchandises ferroviaire transfrontalier comme une branche à part où les salaires des entreprises de transports ferroviaires étrangères seraient déterminants également en Suisse.

30 mars 2015: le SEV présente une contre-expertise des juristes zurichois Marco Donatsch et Stefan Schürer. Ils disent que l'article 8 de la LCdF concerne toutes les entreprises ferroviaires qui veulent une autorisation d'accès au réseau selon le droit suisse. Et que les conditions d'engagement dans la branche doivent être définies sur la base des conditions proposées par les entreprises de transports ferroviaires suisses.

6 mai 2015: l'OFT décide que les salaires de Crossrail sont conformes à la branche. Le SEV porte plainte auprès du Tribunal administratif fédéral.

15 décembre 2015: le Tribunal rend son jugement, déclarant que « les pratiques d'usage dans la branche selon art. 8d, al. 1, let. d de la LCdF doivent se baser sur les conditions d'engagement suisses. (...) L'avis de la première instance, qui a déclaré que les conditions d'engagement se définissent sur la base de toutes les entreprises ferroviaires suisses et européennes qui proposent des prestations de transport transfrontalier des marchandises, ne peut pas être soutenu. » L'OFT doit revoir sa décision.

10 janvier 2017: l'OFT décide qu'un salaire-horaire de 31 francs pour les mécaniciens italiens qui roulent jusqu'à 70 % en Italie est conforme aux conditions d'usage dans la branche.

Fi/mv

Communication 2017

Contact.sev seulement sur le web?

A l'heure où la lecture numérique prend de plus en plus de place dans la vie des gens, le SEV propose à ses membres qui le souhaitent de renoncer à la version papier de contact.sev.

Cela permet aussi de réaliser des économies bienvenues sur les frais de production et d'en-

voi du journal. Le comité vient en effet d'adopter la nouvelle stratégie de communication 2017 du SEV. Celle-ci tient compte du transfert d'une partie du lectorat vers le site web. Et d'ailleurs plusieurs centaines de membres ont déjà fait ce choix.

C'est bon pour l'écologie

Enfin, l'argument écologique peut aussi te convaincre de lire l'actualité du SEV sur ton ordi-

nateur, ta tablette ou ton smartphone. Le pdf du journal est accessible en tout temps sur le site web du SEV www.sev-online.ch et les articles sont lisibles aussi en dehors de l'édition pdf. Les personnes qui le souhaitent peuvent aussi recevoir la newsletter de contact.sev qui paraît à la sortie de chaque numéro du journal.

Comment s'y prendre?

Comment renoncer à la version papier et lire le journal sur le web? Deux étapes distinctes et simples.

1. Tu peux envoyer un e-mail au service des membres à mutation@sev-online.ch en mentionnant tes coordonnées (y compris le numéro de membre). Tu ne recevras alors plus la version papier du journal. Première étape terminée.
2. Tu peux lire la version pdf du journal sur le web à tout

moment. Pour être averti de la nouvelle version de contact.sev, tu peux t'inscrire à la newsletter directement sur la page internet du SEV: www.sev-online.ch/fr/newsletter. En cas de question, le département de la communication est à ta disposition.

Vivian Bologna

LE TRAVAIL DU DIMANCHE VALORISÉ

16 francs par heure lors du travail dominical grâce à la CCT CFF/Cargo

Il y a des bonnes nouvelles qui n'ont de la saveur que plusieurs années après. Dès le 1^{er} janvier de cette année, les allocations pour le travail du dimanche passeront de 15 fr. à 16 fr. de l'heure!

Cette amélioration ne tombe pas du ciel mais bien de la persévérance des partenaires sociaux lors des dernières négociations CCT CFF/CFF Cargo en 2014. «Les indemnités pour le travail du dimanche avaient fait l'objet d'après négociations, rappelle le vice-président du SEV Manuel Avallone, à la tête de la délégation syndicale. Certaines catégories profes-

sionnelles ne touchaient que 10 fr. de plus de l'heure, d'autres 12 fr., d'autres 15 fr. dans le cadre de la précédente CCT. Nous avons donc demandé une unification car le travail du dimanche doit avoir la même valeur pour toutes et tous. Nous avons demandé une hausse à 16 fr. dès le 1^{er} janvier 2015. Pour des questions financières, les CFF l'ont refusée dès 2015, mais l'ont acceptée dès 2017 et ont admis l'unification à 15 fr. dès 2015.»

Cette valorisation du travail du dimanche n'est pas anodine alors que la société vit de plus en plus en mode 24 heures sur

24 et que la banalisation du travail du dimanche avance à pas de géant, notamment dans le commerce de détail. Cet accord trouvé lors des négociations CCT CFF/CFF Cargo démontre la qualité du partenariat social, mais aussi la nécessité d'être persévérant en tant qu'organisation syndicale. Les regards se tournent désormais vers la prochaine CCT CFF, qui devra être négociée dès l'an prochain pour une entrée en vigueur en 2019. La comparaison s'arrête là. RailFit 20/30 prévoit des attaques contre la CCT. Les membres du SEV peuvent déjà s'y préparer. vbo

ÉDITO

Le sujet est compliqué. Les outils à disposition des entreprises dans le cadre de la 3^e réforme de l'imposition des entreprises (RIE III) sont méconnus et incompréhensibles au citoyen lambda. Cette complexité pourrait nous pousser à détourner le regard, à mettre de côté le bulletin de vote qui nous parviendra prochainement. Et pourtant, ce scrutin est crucial. Pour les contribuables de la classe moyenne d'une part, pour les travailleuses et les travailleurs d'autre part.

«*Si la RIE III passe la rampe le 12 février, le monde des transports publics sera touché de plein fouet.*»

Giorgio Tuti, président du SEV



A. Egger

Les déductions fiscales qu'autorise ce texte créeront un trou, d'après les derniers calculs de l'USS, de plus de 4 milliards de francs dans les comptes publics, à savoir dans les cantons, les villes et les communes. Chaque contribuable verra ses impôts augmenter et les prestations publiques baisseront. Les cantons tirent déjà actuellement la langue. Les mesures d'économies se succèdent au pas de charge avec pour conséquence des péjorations dans les conditions de travail du personnel des administrations ou des entreprises subventionnées.

Si la RIE III passe la rampe le 12 février, le monde des transports publics sera touché de plein fouet. Les entreprises doivent sans cesse chercher de nouvelles sources de financement, rationaliser leurs coûts, chercher des gains d'efficacité. Les baisses de subventions de l'OFT, la hausse insuffisante de la manne fédérale pour le trafic régional sur la période 2018-2021 sont le reflet d'un robinet qui n'a pas assez d'eau pour irriguer des surfaces en constante augmentation.

Car cette réalité est occultée. Il y aura 51 % de passagers en plus en 2040. Cette hausse est hélas de plus en plus supportée par les usagers et les usagers, et le personnel des entreprises de transports. Les pouvoirs publics se désengagent progressivement sous les coups de boutoir d'une droite bourgeoise peu encline à promouvoir les transports publics.

Dans ce contexte difficile, le SEV s'engage à combattre les plans d'austérité dans les entreprises, mais il se bat aussi sur le plan politique. Il a récolté plus de 4200 signatures en faveur du référendum contre la RIE III. Il reste un peu plus de deux semaines avant le vote. Chaque voix comptera.

Ville en gare, gare en ville

Pendant plus d'un siècle, les positions demeuraient clairement définies: la gare se situait dans sa ville et la ville possédait sa gare. Elles se rendaient mutuellement service en remplissant chacune leur propre fonction. Désormais les développements de l'urbanisme et de la mobilité se combinent pour rapprocher les rôles au point qu'ils se confondent: la ville entre en gare tandis que la gare s'extériorise pour devenir une partie de la ville. On distinguait le quartier de la gare et voici que la gare se fait elle-même quartier. Ces vingt dernières années, les observateurs de la ville et de la mobilité ont mis en évidence le phénomène de mutation des gares ferroviaires, des plus grandes en tout cas. Longtemps simples lieux de départ, de transit ou de destination, elles sont devenues progressivement interfaces pour différents modes de transports, sites de communication hyperconnectés, véritables centres d'activités commerciales. Traditionnellement, les gares accueillent les voyageurs et leur offraient les services directement liés à leurs besoins: billetterie, information, salle d'attente, gestion des bagages, restauration plus ou moins rapide, kiosque à journaux. Aujourd'hui, les automates et les sites internet ont réduit le nombre de guichets; les téléphones portables ont fait disparaître les batteries de cabines; les ascenseurs, les escalators et les plans inclinés ont remplacé les porteurs de bagages désormais sur roulettes. Et les salles d'attente ont disparu, victimes d'horaires serrés et, surtout, de leur condition d'espaces non rentabili-

sables dans des immeubles où chaque mètre carré compte. Nombre de voyageurs déplorent la dépersonnalisation des services, aujourd'hui rendus par des automates et des smartphones avec lesquels s'établit au mieux un dialogue purement fonctionnel. Du coup, des «aiguilleurs» et autres assistants d'un nouveau type peuplent les gares avec mission d'orienter les usagers désemparés par tant de technique et de les inciter, le cas échéant, à prendre rang dans les files qui s'allongent devant les rares guichets maintenus en service. Mais surtout, les grandes gares sont désormais de véritables centres commerciaux, au bénéfice d'horaires souvent étendus par rapport à leurs concurrents en ville. Les usagers, en particulier les pendulaires, y font leurs achats courants, souvent en soirée. Les magasins d'alimentation et autres supermarchés sont partout présents et se disputent des localisations particulièrement favorables. Comme en ville, Coop et Migros se livrent une vive concurrence, la première venant de prendre une mesure d'avance avec le rachat de l'enseigne Aperto, au début de cette année. De grandes chaînes spécialisées (pharmacies et drogueries, fleuristes, librairies, etc.) ont éga-

lement pignon sur rue intérieure dans les gares-villes remodelées en ce début de siècle (Aarau, Bâle, Genève, Lucerne, Oerlikon par exemple et bientôt Lausanne). Mais les gares ne se développent pas en «morceaux de ville» seulement vers l'intérieur. Elles s'entourent de Hautes Ecoles spécialisées et d'autres établissements publics. Et surtout elles engendrent, dans leur propre prolongement, de véritables quartiers d'habitation et d'activités là où se juxtaposaient des entrepôts, des voies de desserte, des bâtiments aux affectations devenues incertaines – des friches ferroviaires en somme. De belles opérations de valorisation foncière pour CFF Immobilier bien sûr, mais aussi d'intéressants projets urbanistiques. Habiter le long des voies n'est plus un tabou, surtout quand une telle perspective fait l'objet d'une vaste concertation préalable avec tous les intéressés, défenseurs du patrimoine compris. D'ici à 2031, les CFF vont investir 1800 millions dans trois nouveaux grands projets de construction de logements, dont un tiers à loyer modéré, le long de la ligne Zurich et Altstetten. Dans ces espaces autrefois ferroviaires, on trouvera aussi des éléments de «production urbaine», tels des équipements culturels, des restaurants, des start-up. Ainsi se développe la gare en ville, la gare qui fait quartier à partir d'elle-même. Et qui, par ce mouvement inverse, complète la ville entrée en gare pour y construire un lieu de vie urbaine.

Yvette Jaggi



EXTERNALISER CFF CARGO?

Le SEV critique vertement la volonté de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-CN) d'externaliser CFF Cargo et de proposer sa transformation en holding. «C'est clairement la porte ouverte à la vente de l'entreprise. Par ailleurs, le choix du modèle de holding et la séparation de l'exploitation et de l'infrastructure qu'elle implique est inappropriée au système ferroviaire suisse dont toute l'Europe nous envie le fonctionnement. La transformation en holding pose aussi la question de la gouvernance de l'entreprise et de la vue d'ensemble de son fonctionnement», critique Giorgio Tuti, président du SEV. Selon Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports au SEV, la hausse de la concurrence promise à Cargo n'est qu'un leurre. «Les acteurs du trafic des marchandises sont déjà en concurrence aujourd'hui. On ne voit donc pas comment l'externalisation de CFF Cargo pourrait en amener davantage. Or, dans ce secteur, il faut plus de collaborations.» Il est par ailleurs gênant que la commission n'attende pas les réponses au postulat qui demande au Conseil fédéral d'évaluer les possibilités de développement de CFF Cargo SA. **SEV**

RAILFIT 20/30: LA RÉSISTANCE CONTINUE

Le SEV donne rendez-vous à chaque employé-e CFF

La mobilisation du personnel à fin 2016 a porté ses fruits: un accord a été trouvé concernant les premiers points RailFit 20/30. Le SEV vous invite à participer à des rencontres un peu partout en Suisse, en ce début d'année, afin de prendre connaissance des résultats détaillés de ces négociations concernant l'invalidité professionnelle et les cotisations risques. Il s'agira aussi d'évoquer vos préoccupations quant aux

prochaines étapes du projet RailFit 20/30 et de définir les actions à mener ces prochains mois.

Quatre assemblées auront lieu en Suisse romande et à Berne

■ **Berne**
mercredi 1^{er} février à 18h au secrétariat central SEV, Steinerstrasse 35, Berne (en allemand)

■ **Lausanne**
mardi 7 février à 17h30 à l'Espace Dickens, Av. Charles Dickens 6

■ **Genève**

mercredi 15 février à 19h15, au secrétariat régional SEV, Terreaux-du-Temple 6

■ **Yverdon-les-Bains**

lundi 20 février à 16h au Café Le Tempo, Quai de la Thièle 3. Les personnes non-syndiquées sont cordialement invitées à ces rencontres.

L'inscription est souhaitée, mais non obligatoire.



Lac de Neuchâtel et de Morat

Une lueur d'espoir à la LNM après la galère

Le personnel de la LNM peut désormais voir son avenir, et celui de l'entreprise, avec une lueur d'espoir. Le directeur a en effet quitté ses fonctions en début de semaine. La mobilisation du personnel a été fondamentale dans l'analyse effectuée par le Conseil d'administration. Récit d'une bataille pour sauver des emplois et une compagnie de navigation.

L'été dernier, un article de l'Express/Impartial mettait le feu aux poudres sur les rives du lac de Neuchâtel (voir *contact.sev* n° 13). Il y était questions des finances de la LNM et notamment des frais de formation qui les péjorent. «Cet article a suscité l'émoi chez les collègues, rappelle Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical en charge du dossier, surtout qu'il y était écrit que «les gens étant formés, ces dépenses ne plomberont pas les années à venir». Or, les collègues voyaient bien que l'âge du personnel navigant était en hausse. En effet, dans quatre à cinq ans, six employés auront l'âge de la retraite, ces personnes devront être remplacées.»

A partir de là, tout s'est accéléré et les langues se sont déliées. Jean-Pierre Etique a écrit un rapport en septembre à l'attention du Conseil d'administration où étaient recensées les inquiétudes du personnel. «Aujourd'hui, le personnel est certes soulagé de voir le directeur partir, mais notre objectif n'a jamais été de voir tomber des têtes, mais bien d'assurer l'avenir des emplois, l'avenir de la LNM. Le personnel a tiré la sonnette d'alarme parce que les conditions de travail étaient devenues mauvaises. Nous



avons constaté des manquements importants en termes de gestion de l'entreprise et des ressources humaines. Il en a résulté une perte de confiance des employé-e-s envers la direction.» Les problèmes étaient si profonds que la concession de l'Office fédéral des transports n'était pas garantie pour 2017.

«Un conseil d'administration responsable»

L'entreprise est désormais dirigée ad interim par une entreprise externe en attendant que soit engagé un nouveau directeur. C'est un nouvel élan qui lui est donné. Dans ce contexte, Jean-Pierre Etique tient à saluer la qualité du partenariat social avec le conseil d'administration. «Il a été à l'écoute de nos revendications, de manière responsable. Il n'a pas pris pour argent comptant nos remarques et s'est donné les moyens d'en vérifier la pertinence. Il me tient donc à cœur de saluer ici le travail effectué par le CA pour le bien de l'entreprise. Il est également important de reconnaître le professionnalisme du personnel qui a continué son

travail chaque jour malgré un climat difficile.»

Informé le 19 janvier des changements, le personnel a pris note qu'il allait devoir s'impliquer pour la nouvelle culture d'entreprise souhaitée par le CA. Dans la salle, on a pu sentir la volonté de continuer à s'investir pour la LNM. Une voix résume la motivation du personnel: «On a réagi parce qu'on tient à la LNM.»

Le président du CA, Olivier Arni, a demandé que tout le monde tire à la même corde et a rappelé qu'«on est tous sur le même bateau», reconnaissant que la formule était facile. L'assemblée a aussi poussé un «ouf» de soulagement car l'OFT vient d'accorder la concession pour deux années. «Mais notre objectif est de l'obtenir pour dix ans dès 2019, histoire de naviguer sereinement en 2022, année des 150 ans de la compagnie», a insisté Oliver Arni. A tête reposée, Jean-Pierre Etique jette un regard plein d'optimisme sur ce dossier. «Les collègues étaient en pleine galère, ils se sont investis, ont tenu bon et cela a payé.»

Vivian Bologna

CARNET DE BORD

L'œil aveugle des médias

En ce début d'année hautement déprimant, les médias n'ont que Brexit et Trump à longueur d'article. Pourtant, derrière cette surenchère de répétition et d'illusions, il y a comme un continent inconnu, un univers où les citoyens sont acteurs de leur vie. Non pas un choix de nouvelles optimistes à l'instar de certains médias qui sont tout aussi vains, mais des nouvelles diverses, concrètes, en prise avec la réalité du monde. J'en veux pour exemple ces grèves qui secouent la Grande-Bretagne depuis décembre: dans les transports, dans les offices de poste, dans les hôpitaux, chez British Airways ou même chez Weetabix... Après des années de politiques de privatisation et de libéralisation, les conditions de travail dans tous les services ont périclité: pas suffisamment de personnel, pas de ressources, fermetures des services, des salaires qui baissent, signifiant une perte du pouvoir d'achat.



Ces politiques thatchériennes promettaient baisses de prix, efficacité et adéquation des services aux consommateurs: dans aucun domaine des secteurs publics libéralisés les promesses ne se sont concrétisées! Dans les transports britanniques, les coûts pour les usagers ont pris l'ascenseur. Une nouvelle hausse des prix des billets de train, de l'ordre de 2,3% en moyenne sur l'ensemble du réseau, a été décidée par les opérateurs de franchises privés en janvier 2017. Ce qui amène le prix des billets et abonnements à 27% de hausse depuis 2010 (étude du Labour) et le budget transports des usagers engloutit 14% du revenu, alors qu'en France c'est 2% du budget, 3% en Allemagne et 4% en Espagne. Le service de santé, le NHS National Health Service, écrasé par les exigences d'économie, vit une «crise humanitaire» selon les qualificatifs des soignants: la situation est si alarmante que la Croix-Rouge a été appelée à la rescousse. Selon les chiffres de l'OCDE, le Royaume-Uni a consacré 7,7% de son PIB aux dépenses publiques de santé en 2015, contre 8,6% pour la France et 9,4% pour l'Allemagne... Pas beaucoup d'informations dans les journaux là-dessus, tant le Brexit et ses effets d'annonce squatte les unes des médias numériques et traditionnels. Comme si les médias étaient aveuglés les uns par les autres, dans un palais des glaces reflétant à l'infini les mêmes images. Des infos sur les grèves, il faut les chercher dans les blogs, les journaux des syndicats, dans la presse «d'opinion». D'où l'intérêt de la presse syndicale, qui loin de la course effrénée aux illusions, parle de notre ordinaire: le travail, les problèmes d'horaires ou de rapport avec les collègues... Une analyse du quotidien, des conditions de travail, des dérives des entreprises ou des luttes contre la déshumanisation des transports, c'est à la radio, loin des images, que l'on pourra trouver des pistes, des réflexions et des témoignages. Nous aurions tort de nous en priver, tant cela fait du bien de s'extraire de l'idéologie médiatique!

Valérie Solano

A écouter: les pieds sur terre, émission de France Culture, tous les jours de 13 h 30 à 14 h 00. Quinze minutes, émission de La Première, tous les samedi à 12 h 40.

Sur le web: arteradio.com, mais aussi Mediapart.

Interview de début d'année



« Ensemble nous obtiendrons beaucoup »

Nous nous battons contre la libéralisation, les suppressions de postes, le démantèlement des rentes... 2017 sera une année chargée. Pour le président SEV Giorgio Tuti, deux élections importantes sont aussi au programme.

■ **contact.sev: Giorgio Tuti, 2016 était une année chargée. Est-ce qu'il en ira de même pour 2017?**

Oui, nous allons continuer au même rythme. Nous avons pu boucler certains dossiers en 2016, d'autres par contre nous occuperont encore en 2017 mais nous le savions dès le départ. C'est par exemple le cas de RailFit 20/30.

■ **Nous avons conclu un accord à ce propos l'année passée. Que se passe-t-il maintenant?**

L'accord concerne les mesures au sujet de la caisse de pensions et de mon point de vue, il s'agit là d'un succès. Nous ne pouvons pas dire que nous avons gagné sur toute la ligne mais le résultat des négociations est acceptable. Les gens n'attendaient pas des miracles

et ils ont compris ce résultat. Mais sans la mobilisation, un tel résultat n'aurait pas été possible. Et nous avons encore besoin du soutien de nos membres car nous devons lutter contre la suppression de 1400 postes. Il s'agit bel et bien d'un démantèlement des places de travail. Cependant, il n'y aura pas de licenciements, car la CCT CFF/CFF Cargo ne permet pas de licencier pour des raisons économiques.

■ **Et cette CCT doit être renégociée en 2018...**

C'est juste. C'est notre plus grande CCT, c'est pourquoi nous devons nous y préparer déjà cette année. Et au vu du démantèlement des postes on n'y arrivera pas sans mobilisation. Nous devons nous faire entendre afin de débloquent certaines situations bloquées durant les négociations. L'appel lancé est simple: nous devons rester sur le qui-vive. Nous sommes d'avis qu'un bon système de transports publics ne peut pas être exploité en le déshumanisant de manière croissante. Nous avons toujours parlé d'un système humanisé, produit par des gens pour des gens. Nous n'accepterons pas une érosion de ce système. Nous nous y sommes toujours opposés et continuerons à le faire.

■ **Pour toi aussi, 2017 est une grande année. Déjà quatre**

années de mandat à la présidence du SEV sont passées. Te mets-tu à disposition pour une nouvelle période administrative lors du prochain congrès?

On se pose toujours la question à la fin d'une période administrative. J'aimerais me porter encore une fois candidat car je sais que le SEV va se pencher sur des dossiers très importants durant les quatre prochaines années. Ceci est une excellente motivation pour

« Nous devons nous faire entendre afin de débloquent certaines situations. »

Giorgio Tuti, président SEV

que je continue à tenir le gouvernail du bateau SEV durant cette période.

■ **Cette année tu es aussi candidat pour la première fois à la présidence de la section ferroviaire de l'ETF. Comment évalues-tu tes chances?**

Lorsqu'on pose sa candidature pour une élection, les chances sont toujours 50/50. Soit on est élu, soit on ne l'est pas. Je ne fais pas de grand pronostic à ce sujet, mais je sais que les gens qui devront prendre une décision à mon sujet me connaissent et sont informés de ce que j'ai accompli. Finalement, ce sera à eux de savoir s'ils veulent m'élire ou non.

■ **Pourquoi poses-tu ta candidature pour cette fonction?**

Le dialogue social est un instrument qui permet aux employeurs et aux employés de s'asseoir à la même table afin de négocier sur certains sujets. Ces sujets doivent ensuite faire l'objet d'un accord signé par les deux parties, accord qui doit être respecté également par les deux parties. Durant les dernières années, le dialogue social n'a plus obtenu aucun résultat en Europe. Cette situation m'incite à présider cette section ferroviaire car j'aimerais

absolument réactiver le dialogue social. C'est l'un de mes objectifs principaux dans le cadre de cette candidature. La section ferroviaire de l'ETF est composée de 83 syndicats de cheminots dans 37 pays de l'UE et elle compte 850 000 membres. C'est un appareil d'une taille considérable. Du point de vue de la Suisse, l'attrait de cette présidence serait de pouvoir conclure des mesures d'accompagnement pour faire face aux desseins d'ouverture du marché et de libéralisation de l'Union européenne, et de pouvoir y dresser une opposition syndicale.

■ **As-tu le temps de faire tout ça?**

Il faut bien sûr réfléchir à cette

question: est-ce que je vais arriver à compiler avec toutes ces tâches? Mais c'est juste une question d'organisation. Avec la perspective de la candidature à l'ETF, j'en suis arrivé à la conclusion qu'il y avait des mandats que j'assure en tant que président SEV que je pourrais déléguer afin de débloquent un peu de temps. Et de toute façon cette présidence de l'ETF ne tombe pas du ciel, je suis déjà actif sur le plan européen. De mon point de vue, il y a une certaine logique à allier les fonctions de président SEV et de la section ferroviaire de l'ETF. Ces fonctions sont complémentaires et cela représente un enrichissement pour le SEV. J'y ai bien réfléchi et je crois que j'arriverai à trouver le bon équilibre.

■ **Restons donc en Europe. Dernièrement, le Parlement européen a définitivement adopté le 4^e paquet ferroviaire. Qu'est-ce que cela signifie pour la Suisse?**

Ce genre de décision européenne concerne aussi la Suisse bien qu'elle ne fasse pas partie de l'UE. Car la Suisse est étroitement liée à l'Europe par les divers accords bilatéraux et ceux qui concernent les transports publics, comme par exemple l'accord sur les transports terrestres. Les transports publics ferroviaires ne s'arrêtent pas à la frontière du pays, le service est



Le président SEV Giorgio Tuti lors d'une manifestation de l'USS.

« La Suisse doit assumer l'énorme tendance d'ouverture du marché »

transfrontalier. C'est pourquoi la Suisse doit assumer les décisions prises en Europe sur la politique des transports, que cela nous plaise ou non. En clair, la Suisse doit assumer l'énorme tendance d'ouverture du marché, de concurrence et de libéralisation contenue dans le 4^e paquet ferroviaire.

■ **On le constate déjà maintenant. L'OFT considère sérieusement la possibilité d'accorder des concessions de trafic grandes lignes à des entreprises de bus telles que Domo Reisen...**

Je me demande vraiment où ils veulent en venir. La population s'est presque toujours exprimée en faveur du rail. Encore avec FAIF. Pourquoi l'OFT active soudain la concurrence contre le rail? Je ne le comprends pas. Tout le monde parle de transfert du trafic de la route au rail et de routes surchargées. Et voilà maintenant que l'on réfléchit avec le plus grand sérieux à la possibilité de distribuer ce genre de concession afin d'encombrent encore plus la route. Et lorsqu'on voit quelles sont

les conditions de travail dans les entreprises de bus, on se sent mal en tant que syndicalistes. On ne peut en aucun cas soutenir un tel procédé.

■ **Comment le SEV peut-il réagir à cela?**

Comme il a toujours réagi jusqu'ici: avec des prises de position et des actions syndicales comme nous l'avons fait pour Flixbus, mais aussi en négociant des conventions collectives de travail contraignantes pour tous. Grâce à cela, il sera possible de définir des conditions contraignantes dans toute la branche. Si l'OFT persiste à vouloir cette concurrence, nous devons veiller à ce que ce ne soit pas le personnel qui en paie finalement le prix. C'est notre tâche principale et le cas Crossrail montre à quel point cela peut nous amener à devoir saisir les tribunaux à plusieurs reprises (voir en pages 2 et 3).

■ **La prévoyance vieillesse est aussi un thème important pour les syndicats, mais l'initiative AVSplus a été**

refusée l'année passée. Peut-on encore sauver la prévoyance vieillesse?

Nous savions déjà, indépendamment de cette initiative, qu'en 2017 les chambres fédérales allaient devoir prendre une décision sur la prévoyance vieillesse 2020. Nous verrons quelle décision sera prise puis nous déciderons avec nos collègues de l'USS si nous pouvons accepter ce résultat, ou s'il y a lieu de lancer un référendum. Si cette réforme des rentes prévoit de nous faire travailler plus longtemps pour avoir moins de rentes, alors nous nous y opposerons. Aujourd'hui déjà, il est très difficile pour les gens de plus de 50 ans de trouver un nouveau poste de travail. Et voilà qu'il faudrait travailler encore plus longtemps? Mais comment va-t-on faire? La question des rentes est d'une importance capitale pour nous les syndicalistes. Elle est pour ainsi dire le pendant de la CCT pour les actifs, et nous allons investir toute notre énergie pour elle.

■ **A l'interne du SEV, il y a diverses choses prévues pour cette année. Le recrutement des membres est de nou-**

veau l'un des points forts. Sur quoi allons-nous nous concentrer cette année?

Nous devons investir encore plus d'énergie dans le recrutement des membres. La génération issue du baby-boom va bientôt partir à la retraite et nous devons tout entreprendre afin de convaincre les plus jeunes générations des entreprises de transports publics d'adhérer au SEV. C'est important car nous devons pouvoir conserver notre taux d'organisation élevé. Nous avons investi ces dernières années dans un coaching des sections pour le soutien de notre organisation de militants. Ceci porte ses fruits et nous a permis en particulier de soigner nos liens avec nos membres. Mais nous devons faire un pas supplémentaire et intensifier encore le recrutement des nouveaux membres. Notre objectif est de ne plus perdre de membres durant les années à venir, et de parvenir à augmenter légitimement notre effectif.

■ **Nous devons donc gagner les jeunes à notre cause. Est-ce que le concept de communication va être modernisé dans ce but?**

Oui, aussi. Si nous voulons intéresser les jeunes, nous devons repenser notre image. En clair: comment devons-nous communiquer avec nos jeunes membres existants et potentiels? En 2019, le SEV fête son centenaire et j'aimerais que nous puissions alors exprimer avec notre image de communication que notre organisation existe depuis cent ans mais qu'elle est moderne et actuelle, et qu'elle ne ressemble pas à une pièce de musée.

■ **Et de quoi te réjouis-tu en 2017?**

Je me réjouis de continuer à œuvrer avec une troupe de professionnels compétents et motivés et de pouvoir obtenir pour nos membres les meilleures conditions possibles. La motivation et le talent de nos gens me rendent confiant et je suis sûr que nous parviendrons à atteindre ensemble nos objectifs. Les remerciements sont en général distribués en fin d'année mais j'adresse quand même mes remerciements en ce début d'année, pour toute la motivation et l'engagement de tous!

Karin Taglang/mv

BIO

Giorgio Tuti est président du SEV depuis 2009. Il se représentera lors du Congrès 2017, pour les quatre années à venir. Il met beaucoup d'importance à la proximité avec les membres et on le rencontre très souvent lors des assemblées ou des visites de section. En réalité, il doit connaître les besoins des membres et c'est bien sûr sur le terrain qu'on en apprend le plus!

Votations du 12 février

« On a trouvé un bon compromis, avec une procédure simplifiée mais tout de même quelques conditions claires. J'aurais préféré que les conditions soient encore moins strictes, mais c'est ainsi que ça a des chances de passer au peuple. »

Eugenio Tura, membre de la commission Migrations du SEV



Oui à la naturalisation, non à RIE III et à FORTA

Nous voterons sur des objets importants en février. Pour nous syndicalistes, il est bien clair que les étrangers de troisième génération ont le droit d'accéder à la naturalisation facilitée. Nous rejetons par contre le cadeau totalement exagéré proposé aux grands actionnaires sous le nom de « Réforme de l'imposition des entreprises III », ainsi que la création du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

Lors de la RIE II, qui a été tout juste acceptée par le peuple en 2008, le conseiller fédéral Hansrudolf Merz avait alors estimé les pertes à environ 900 millions de francs. Une jolie tromperie vis-à-vis de la population qui a été entre-temps confirmée par le tribunal fédéral: depuis 2011, les pertes accumulées se montent à 15 milliards de francs! Non seulement les recettes fiscales supplémentaires promises par les partisans de la réforme n'ont pas été encaissées mais en plus, il n'y a pas eu l'explosion du nombre d'entreprises tant espérée, comme le confirme le Département fédéral des finances. Et maintenant, voilà que l'on recommence: on veut diminuer encore les impôts pour les entreprises. On peut voir le résultat dans les cantons de Schwyz et de Lucerne: ils ont baissé leurs impôts et luttent maintenant contre des problèmes financiers.

Seulement pour les riches
Tandis que le Conseil fédéral se charge de faire une estimation du manque à gagner auquel on peut s'attendre avec cette réforme de l'imposition des entreprises, le PS et les syndicats ont aussi fait leur calcul. Ils arrivent, dans le cas le plus prudent, à des baisses

de recettes d'au moins 4 milliards chaque année! Cet argent restera dans les caisses des grands actionnaires des groupes, il alimentera les fonds, les sociétés de capitaux, et les fortunes des plus riches. Le conseiller fédéral Ueli Maurer annonce quant à lui obstinément, pour le cas où « son » projet serait rejeté, un plan d'économies et de démantèlement.

Diffusion de mensonges

Avec un journal gratuit distribué à des millions d'exemplaires, l'USAM (Union suisse des arts et métiers) recommande de voter Oui à cette réforme de l'imposition des entreprises. On peut y lire que même des personnalités du PS telles que Pascale Bruderer et Hans Stöckli se positionnent

en faveur de la RIE III. Tous deux ont vertement réagi et affirment qu'ils rejettent le projet. La RIE III veut supprimer l'actuel allègement fiscal pour les grandes entreprises internationales et les PME sont sollicitées, une fois de plus. Un fabricant de « panettoni » du Tessin répète naïvement ce que les gens de l'USAM lui ont dit: la réforme de l'imposition coûte pour sauvegarder les places de travail. Mais c'est tout le contraire! Et il ne pourra plus vendre sa pâtisserie si les entreprises et le secteur public économisent au niveau du personnel et que les gens se retrouvent avec moins d'argent à dépenser. Car c'est la consommation nationale qui augmente non pas les gains réalisés à l'étranger (voir l'interview avec

Sergio Rossi dans le journal *contact.sev* n° 22/2016).

Il n'y a pas que les impôts...

Les partisans de RIE III donnent l'impression que les entreprises étrangères ne s'établiront ou ne resteront en Suisse que si les impôts sont bas. Cependant, pour beaucoup d'entreprises, d'autres avantages de la Suisse pèsent tout aussi lourd dans la balance: les facilités juridiques et d'approvisionnement, la stabilité, la paix sociale, l'ouverture du marché du travail, la capacité d'innovation, le budget national sain, l'ouverture d'esprit, les bonnes relations internationales. On ne peut pas permettre qu'une partie de ces avantages soit mise en danger par la réforme de l'imposition prévue!

Cela nous concerne tous

Une acceptation de la RIE III aura des répercussions sur nous tous. Car le cadeau fiscal proposé par la Confédération aux entreprises et aux riches coûtera 1000 francs à chaque citoyen-ne. Cet argent manquera à la Confédération, aux cantons, aux communes et à l'église pour l'accomplissement de leurs tâches. On devra faire des économies au niveau de la formation (moins d'heures de cours, moins de bran-

ches à option, de plus grandes classes) et des transports publics (suppression des courses dans les heures périphériques, cadence moins étonnée, moins d'entretien du matériel roulant et des voies, suspension de lignes de bus), et il y aura moins d'offres sportives, culturelles, de loisirs (par exemple moins de contributions aux sociétés de musique, fermeture des piscines couvertes, moins bon entretien des installations sportives, plus grands frais d'utilisation).

Trouver une meilleure solution

Naturellement, les politiciens de droite auront tôt fait de trouver une solution expéditive de réaliser des économies: en faisant des réductions au niveau du personnel. Moins de personnel, moins de salaire, moins de rentes... Et celles et ceux qui auront encore du travail paieront plus d'impôts afin de compenser les pertes dues aux cadeaux fiscaux pour les plus riches. Toutes les organisations de travailleurs du service public sont d'accord pour rejeter ce projet. Et le résultat de la votation sur la réforme de l'imposition des entreprises II en 2008 était très serré. Cette fois, l'alliance en faveur d'un Non à ce projet peut gagner!

pan/mv



Nés en Suisse. Comme leurs parents. Oui à la naturalisation facilitée pour les enfants de la troisième génération.

Naturalisation facilitée pour les enfants de la troisième génération

« La Suisse doit reconnaître ses enfants »

Votons oui le 12 février, pour que les enfants bien intégrés dans notre pays aient enfin droit au passeport à croix blanche sans passer par une longue procédure, de surcroît très coûteuse.

Une procédure simplifiée pour se faire naturaliser lorsqu'on est né en Suisse et que ses propres parents y ont grandi: une banalité, rien de plus normal. Mais il faudra quand même voter le 12 février. *contact.sev* a demandé à Eugenio Tura, membre de la commission Migrations du SEV, son opinion à ce sujet.

■ contact.sev: Tu es naturalisé et n'es donc pas concerné par cette votation. Connais-tu quelqu'un aux CFF qui pourrait bénéficier de cette procédure simplifiée?
Eugenio Tura: Non, je ne connais personne qui soit concerné, car dans mes connais-

sances, ceux qui n'ont pas de passeport suisse sont des nouveaux venus ou des « secondos ».

■ Dans le cas des enfants de la troisième génération, n'aurait-il pas été de la responsabilité des parents de se naturaliser?

Certains l'ont fait, mais d'autres ne connaissent pas la procédure qui est bien compliquée et très longue. De plus, cela a un coût que tout le monde ne peut pas assumer! On parle d'environ 10 000 francs pour une famille, ce qui n'est pas anodin.

■ Ce qui changerait avec la naturalisation facilitée,

c'est notamment le fait que les candidats ne devraient plus prouver leur intégration en Suisse.

Exactement. Ça, c'est réjouissant. Ce sont des enfants qui ont suivi la scolarité obligatoire ici, qui ont eu les mêmes cours d'histoire et de français (respectivement allemand ou italien) que les enfants au passeport suisse. Ils n'ont pas à prouver qu'ils maîtrisent une des langues nationales ni qu'ils connaissent l'histoire suisse.

■ La décision d'octroi de la nationalité suisse ne reviendrait plus qu'à la Confédération. Une bonne chose selon toi?
Evidemment. Plus question de

disparité entre les cantons, ni entre les communes. Un traitement équitable pour tous, quelque soit le lieu de domicile.

■ Que penses-tu des affiches de l'UDC?

Ils veulent jouer sur la peur. Mais il n'y a aucun rapport entre cette femme avec la burqa et cette votation, qui concerne somme toute assez peu de personnes et en majorité des Italiens.

Hes

APPEL À VOTER OUI

Chères et chers collègues, l'objet de la votation du 12 février n'est pas une automatisation de la naturalisation et on ne parle pas de « secondos », mais de troisième génération... Il ne s'agit que d'une naturalisation facilitée, ni automatique donc, ni gratuite, et ceci pour les enfants dont les grands-parents ont immigré ici. Mais dans quel pays vit-on? Et quel rapport entre la naturalisation facilitée de la troisième génération et les femmes en burqa? Bien sûr, je m'énerve contre les instigateurs mais aussi contre les CFF, qui permettent ce genre d'affichage dans leurs gares, au nom d'une sacro-sainte

neutralité ou sous le couvert d'un arrêt du tribunal fédéral. Les opposants pensent être les seuls à savoir ce qu'est un vrai Suisse, à savoir quelqu'un qui a peur de ce qu'il ne connaît pas. Basta avec ça! L'identité et la force de la Suisse, ce n'est pas une langue commune ou une religion commune, ce sont au contraire des facteurs interculturels comme la démocratie directe, beaucoup d'autonomie des régions et la culture du compromis au niveau politique. Votez oui le 12 février, au nom de la tolérance, de l'ouverture et du respect.

Manuel Avallone, vice-président SEV et Suisse sans droit de vote.

BIO

Eugenio Tura est chef de team CFF à Oensingen (SO). Ses parents sont arrivés d'Italie (région de Naples et Sicile) dans les années 60. Agé de 40 ans, il est papa de

deux enfants de 7 et 10 ans. Il a deux passeports (suisse et italien), tout comme ses enfants. Il n'est donc pas directement concerné par la votation du 12 février.



Le SEV refuse la RIE III: une action de distribution de tracts a eu lieu lundi dans les grandes gares suisses. Ici à La Chaux-de-Fonds.

Conférence de presse annuelle de l'USS 2017

« Combattre le chômage », entre autres

L'USS a fait part de ses priorités pour l'année 2017, à savoir « combattre le chômage, renforcer le pouvoir d'achat et alléger la charge des caisses de pensions », lors de sa conférence de presse annuelle le 4 janvier dernier.

Pouvoir d'achat affaibli

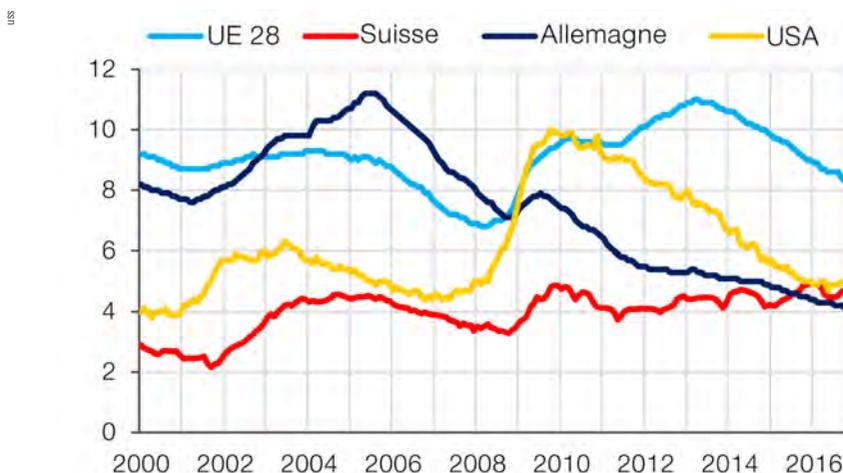
Le revenu net des ménages suisses diminue et il reste toujours moins d'argent dans le porte-monnaie. Lampart y voit la raison principale d'une stagnation de l'économie intérieure. Mais où va donc l'argent? Il faut bien avouer que la charge des entreprises et des actionnaires a été sensiblement allégée et s'y ajoutent de nom-

sées sont toujours plus petites et les assurés doivent payer toujours plus, pour maintenir leur niveau de rentes. « Le salaire net s'en ressent » explique Bianchi, « et la charge représentée par les cotisations du deuxième pilier se monte désormais à presque 20% de la masse salariale assurée. » L'USS s'engagera pour une prévoyance professionnelle

forte. Si nécessaire, elle saisira le référendum contre la réforme 2020, qui en est encore au stade du Parlement. C'est une tâche qui revient aux syndicats affiliés à l'USS, selon le

président Paul Rechsteiner: « Ce sont les syndicats qui sont les organisations centrales pour la défense de la prévoyance vieillesse. »

Karin Taglang/Hes



Taux de chômage, comparaison internationale (désaisonnalisé, selon le BIT).

Le président Paul Rechsteiner a débuté la conférence par ces mots: « Le taux de chômage en Suisse augmente depuis 2015, ce qui est contraire à la tendance internationale. Nous avons désormais un taux plus élevé que l'Allemagne, c'est du jamais vu. » Une des raisons principales de cette augmentation du chômage est la crise de l'euro, selon Daniel Lampart, économiste en chef à l'USS: le franc a été fortement surévalué depuis que la BNS a supprimé le taux plancher de l'euro il y a deux ans. « Cela a eu un impact important sur notre pays, a-t-il expliqué, car l'économie d'exportation a été confrontée à une forte pression. Même l'économie intérieure, qui a bien tenu jusqu'à présent, commence à s'essouffler, en particulier parce que le pouvoir d'achat ne croît plus aussi vigoureusement. » L'USS demande à la BNS de s'opposer avec beaucoup plus d'énergie à la surévaluation du franc.

breux privilèges fiscaux. Cela génère des trous dans les caisses publiques et met en danger le service public. Les baisses d'impôts relatives à la RIE III sont d'ailleurs considérées par l'USS comme de « l'argent jeté par les fenêtres ». Les cotisations des caisses de pensions, les rentes en diminution et les primes de caisse-maladie ont des conséquences sur les bas et moyens revenus. L'USS s'engage pour qu'il y ait davantage de réductions des primes de caisse-maladie pour les ménages à bas revenus.

Payer plus pour moins de rente

Doris Bianchi, secrétaire dirigeante de l'USS dans le domaine des assurances sociales, a revenu sur la problématique des caisses de pension: « L'année passée a été une année difficile pour les caisses car le faible niveau des taux d'intérêt se répercute pleinement. » Elles ont dû baisser leur taux technique et leur taux de conversion. Les rentes ver-

Le système salarial du SOB est entré en vigueur au 1^{er} janvier 2017

Davantage de transparence

« Tout vient à point à qui sait attendre »: la devise est tout à fait adaptée au cas du Südostbahn SOB, où les négociations sur le nouveau système salarial ont duré bien deux ans.

Trois quarts de membres de la section VPT SOB ont pris part à la votation sur le renouvellement de la CCT et 85,71% ont accepté les résultats des négociations menées par le SEV, le VSLF et transfair. Comme toujours, c'est du « donnant-donnant », mais dans ce cas-ci les avantages dépassent clairement les inconvénients, car ce nouveau système signifie plus d'équité dans le salaire! Tous les employé-e-s arrivent désormais

au sommet de leur classe en l'espace de vingt ans. Mais ils perdent en revanche la progression automatique qui dépend dorénavant du montant total qui sera négocié chaque automne par les syndicats. Le salaire de départ des mécanos est en conséquence nettement augmenté, afin de compenser des augmentations futures plus aléatoires.

Un salaire plus élevé quasi pour tous

Il n'y pas de diminution de salaires conséquentes à l'introduction de ce nouveau système. Celui qui était au-dessus du maximum de sa classe salariale continuera à toucher le même salaire. L'enclassement des fonctions dans les classes salariales a été fait par le SOB, sans dis-

QUE VEUT L'USS?

Les revendications de l'USS sont les suivantes:

- Ce que la BNS gagne aujourd'hui grâce aux taux d'intérêt négatifs doit être versé aux caisses de pensions, via le Fonds de garantie LPP. Le Fonds de compensation AVS (compenswiss) doit échapper aux taux d'intérêt négatifs.
- Personne ne doit être contraint de dépenser pour son assurance-maladie plus de 10% de son revenu net corrigé des déductions pour enfant.
- Ce que la commission de la concurrence encaisse chaque année doit être rendu à la population, via une réduction des primes des caisses-mala-

die, comme cela se fait avec le produit de la taxe sur le CO₂.

- L'USS attend de la BNS qu'elle s'oppose avec beaucoup plus d'énergie à la surévaluation du franc. Le but à court terme doit être de stabiliser le taux de change aux alentours de 1 franc 10 pour 1 euro.
- La prospérité suisse repose sur des services publics de très grande qualité. Les baisses d'impôt exagérées du type RIE III sont de l'argent jeté par les fenêtres, de l'argent qui fera plus tard défaut pour financer des tâches importantes comme la formation entre autres.

cussion avec les syndicats. Si une ou un employé-e estime qu'elle ou il n'a pas été classé-e correctement, il doit en parler tout d'abord avec ses supérieurs. Les représentants du SEV se tiennent à disposition dans le cas où aucune solution satisfaisante ne devait être trouvée.

Le SOB met également, outre les moyens nécessaires pour l'introduction de ce nouveau système salarial, un pour cent de la masse salariale totale à disposition. Celui-ci sera utilisé de la sorte: 0,25% est prévu pour les augmentations fixes que le personnel des locs et celui des trains touchent encore une dernière fois et 0,75% sera distribué selon le nouveau système désormais en vigueur. Le reste de la CCT n'a que peu été modifié.

pan/Hes

La construction suisse du siècle, immortalisée dans l'édition spéciale **GOTTHARD 2016**



Diamètre: 4 cm

En hommage au plus long tunnel ferroviaire du monde

Grâce au dynamisme collectif, est apparu après 17 années de construction un monument de 57 kilomètres de long, dont nous sommes fiers, nous, les Suisses, et qui relie l'Europe au cœur de notre pays : le plus long tunnel ferroviaire du monde – le 1er Juin 2016 s'est ouvert le tunnel de base. Avec la montre „GOTTHARD 2016“, nous voulons célébrer comme il convient cet ouvrage suisse exceptionnel du siècle. Le cadran montre un express moderne devant une illustration des différentes étapes de la construction et sur le boîtier est gravée la date d'inauguration. Profitez de cette occasion unique pour réserver un exemplaire de cette édition spéciale à tirage limité pour le monde entier.

Prix du produit: Fr. 249.90 ou 3 mensualités de Fr. 83.30 (+ Fr. 11.90 Expédition et Service)

Edition spéciale à tirage limité pour le monde entier pour l'inauguration du tunnel du Gotthard

- Mouvement à quartz précis
- Fonction chronographe
- Verre saphir de qualité
- Étanche jusqu'à 5 bar
- En très bel acier inoxydable
- Chaque montre est numérotée individuellement au dos
- Bracelet sport en métal
- Garantie de reprise de 120 jours



Les numéros ont été gravés individuellement au dos



Bel écran et certificat d'authenticité inclus



Avec date d'inauguration gravée sur le côté du boîtier

BON DE COMMANDE EXCLUSIF
Répondez avant le 13 mars 2017

56804

Oui, je commande la montre

„GOTTHARD 2016“ - L'édition spéciale

Je désire une facture totale mensualités
 Par Visa ou Mastercard

Expire: [] [] [] [] (MMAA)

Nom/Prénom À compléter en caractères d'imprimerie

N°/Rue

CP/Localité

E-mail

Signature

Téléphone

THE BRADFORD EXCHANGE

A retourner à: **The Bradford Exchange, Ltd.**
Jöchlerweg 2 • 6340 Baar



www.bradford.ch
fb.com/BradfordExchangeSchweiz

Pour commander en ligne:
n° de référence: **56804**

The Bradford Exchange, Ltd. • Jöchlerweg 2 • 6340 Baar
Tél. 041 768 58 58 • Fax 041 768 59 90 • e-mail: kundendienst@bradford.ch

Jubilare vaudois

Positif, actif – et retraité

Agé de 84 ans, André Duvaud est membre SEV depuis 60 ans. Durant toutes ces années à la section VPT Léman, il a assumé différentes fonctions, dont la présidence de 1962 à 1974. Il est actuellement encore président des retraités de la CGN. Rencontre avec un positif plein de sagesse.

Le rendez-vous est fixé au secrétariat régional de Lausanne. André Duvaud arrive avec ses carnets SEV, expliquant que l'on passait jadis à domicile pour encaisser la cotisation syndicale. C'est dès 1969 que la cotisation est prélevée sur le salaire. Et qu'est-ce qui a changé à part cela, depuis 60 ans? «Avant, on ne parlait pas politique. Maintenant, on accepte un peu plus et on est même obligés de s'en préoccuper. Désormais, il y a beaucoup de jeunes qui participent et qui prennent part aux discussions lors des assemblées. Bien sûr, il y a toujours eu des hauts et des bas dans le syndicat. C'est normal.»

Mémoire de la section

Entré à la CGN en 1956 comme ouvrier professionnel (ébéniste en l'occurrence) et batelier, André Duvaud a grimpé les échelons pour terminer contremaître des ateliers d'entretien (menuiserie, peinture et tapisserie) et capitaine, en 1980. Dès 1996, il prend la retraite mais continue d'œuvrer pour le syndicat et ses membres.

FAMILLE

André Duvaud est veuf depuis 10 ans. Il est papa de deux filles ainsi que grand-papa et arrière-grand-papa. Une de ses filles est caissière à la CGN et ses deux beaux-fils y travaillent également.

Pour se faire une idée de son engagement, quelques chiffres: il a siégé pendant 30 ans au comité central VPT, 22 ans au comité fédératif SEV, 15 ans au comité de l'ASCOOP (ancienne caisse de pension des employés CGN) et 12 ans à la présidence de la section.

Enfance française

André Duvaud a grandi en France. Son père était ébéniste dans les grands hôtels, à Cannes l'été et à Thonon l'hiver. André a donc partagé ses jeunes années entre la Côte d'Azur et les bords du Léman. Lors de la guerre, entre 1939 et 1942, son père est mobilisé en Suisse, mais le reste de la famille reste bloqué en France. Il vit donc une période de vaches maigres, entre ses 7 et 10 ans. «Il n'y avait pas d'instituteur, puisqu'ils étaient tous mobilisés. C'était donc des retraités qui nous donnaient les cours. On n'avait pas toujours à manger et on devait trouver des astuces pour avoir des pommes de terre, pour pouvoir se nourrir. Je me suis alors promis de ne manger, dans ma vie future, que ce que je voulais! Je me suis également promis de tout faire pour bien gagner ma vie.»

Il rentre en Suisse, à Lausanne, en 1942. Elève doué, il se donne à fond pour réussir son apprentissage d'ébéniste à l'Ecole des métiers de Lausanne. Il fait également du sport, notamment beaucoup de gymnastique artistique (anneaux, agrès, barres parallèles). A 20 ans, il se tourne vers l'athlétisme et devient moniteur. C'est par manque de temps qu'il arrête cette discipline à 36 ans.

Et pourquoi, lui qui voulait défendre les ouvriers à tout prix, ne s'est-il pas engagé en politique? «Mon père était communiste et moi j'avais des idées plus socialistes. Il siégeait au Conseil communal de Lausanne et il y avait des tensions entre communistes et socialistes. Je ne voulais pas m'en-



André Duvaud conserve ses anciens cahiers SEV, avec les timbres attestant des cotisations payées.

gager, mais en classe, j'étais toujours impliqué dans les discussions politiques, un peu malgré moi», raconte-t-il.

Les difficultés de la vie active

Engagé par la CGN, il passe de batelier à capitaine en 12 ans. En 1973, âgé de 41 ans, il vit une année très difficile. Il s'occupe, en tant que président de section, du renouvellement du contrat collectif et organise pour la première fois la réunion des Lacs Européens à Lausanne. On lui confie également l'organisation des 100 ans de la CGN, qui réunit plus de 600 personnes. Surchargé de travail, il attrape le diabète, maladie dont il n'arrivera pas à se débarrasser mais avec laquelle il vit, plutôt bien, depuis lors. «J'ai dû commencer à me piquer chaque jour et je le fais encore. J'avais perdu près de

20 kilos, le médecin voulait que j'arrête de travailler un moment, mais je voulais continuer. Je suis juste passé à mi-temps sur une courte période», explique-t-il.

Un burn-out en fait, même si ce terme n'existait pas encore dans le jargon médical... On ne peut pas dire qu'il ait vraiment freiné ses activités par la suite. Il a quitté la présidence, certes, une année plus tard, mais à tout de même continué à s'engager fortement dans les différentes instances du syndicat, surtout à la Caisse de pensions, où ses aptitudes en matière de calcul étaient fort appréciées.

A la retraite depuis 20 ans

Venu à l'âge de la retraite, il a décidé de partager son temps entre Ecublens et Les Diablerets, pour s'adonner à la randonnée en montagne. Ac-

tuellement, à 84 ans, il continue à se balader et voyager un peu, avec sa compagne, d'origine allemande. Tout d'abord caissier, il a repris la présidence des retraités CGN depuis 6-7 ans et organise donc encore deux courses par année. Comment se définirait-il? «Je suis très ouvert, pas sectaire et foncièrement optimiste. J'ai bien vécu et je dis toujours à mes retraités de profiter de la vie. A la verrée, le 8 novembre dernier (lors de l'assemblée de section), quelqu'un m'a dit «c'est super Monsieur Duvaud, on a gardé l'ambiance que vous avez créée.» Il conclut: «Contremaître des ateliers, c'était une fonction respectée, on me vouvoyait. Mais mon bureau était toujours ouvert.» La disponibilité, c'est une façon de vivre...

Henriette Schaffter

Pensionnés

Jeudi 9 mars ■ **PV Valais**

10h30

Salle communale Assemblée générale
Martigny

Le prix du repas en commun est fixé à 30 fr. (apéritif, menu, boissons et café). L'apéritif sera servi dans le même lieu. Le comité espère une bonne affluence. Prière de s'inscrire (seulement pour le repas) chez Gilbert Conus (g.conus@bluewin.ch) ou par téléphone (024 485 15 73) jusqu'au 6 mars.

Journées de branche VPT 2017

■ **Branche Bus-Gatu** : jeudi 23 février dès 10h 15, Olten, à l'hôtel Olten.

Thème: bus longues distances et conséquences ainsi que la pétition «Via sicura».

■ **Branche Rail** : jeudi 9 mars dès 10h 15 au Rigi, à l'hôtel Rigi Kulm.

Thème: les problèmes de santé liés aux différences d'altitude pendant le travail.

■ **Branche Pensionnés** : mardi 14 mars dès 10h 15 à Olten, à l'hôtel Olten.

Thème: «Prévoyance 2020». Présentation du Conseil suisse des aînés (CSA).

Pour toutes les journées: infos et inscription sur www.vpt-online.ch.

Pour la journée de branche «Pensionnés», l'inscription est possible via ton président de section ou via le secrétaire syndical Vincent Brodard (031 357 57 57).

Décès

Besse Fernand, chef de groupe retraité, Chamoson; décédé dans sa 76^e année. PV Valais.

Cornamusaz Laure, veuve de René, Payerne; décédée dans sa 95^e année. PV Vaud.

Derivaz Alain, mécanicien, Martigny-Croix; décédé dans sa 45^e année. LPV Vaud et Bas-Valais.

Emery Blaise, retraité, Fleurier; décédé dans sa 91^e année. VPT TRN-rail.

Gay Robert, contrôleur matériel roulant retraité, Saxon; décédé dans sa 88^e année. PV Valais.

Gillabert Paulette, veuve de Georges, Yverdon-les-Bains; décédée dans sa 92^e année. PV Vaud.

Gonzalez Rodriguez Jaime, chauffeur retraité, La Chaux-de-Fonds; décédé dans sa 66^e année. VPT TPCV.

Guyaz Edouard, retraité, Charnex; décédé dans sa 93^e année. VPT MOB.

Holy René, chef d'usine retraité, Aarberg; décédé dans sa 88^e année. PV Fribourg.

Honsberger Marguerite, veuve de Werner, La Neuveville; décédée dans sa 98^e année. PV Biel-Bienne.

Luy Michel, conducteur de tracteur sur rail retraité, Charraz; décédé dans sa 77^e année. PV Valais.

Martignier Gaston, retraité, Yverdon-

les-Bains; décédé dans sa 68^e année. PV Vaud.

Moser Jean, chef de division principale retraité, Epalinges; décédé dans sa 84^e année. PV Vaud.

Parrat Madeleine, veuve de René, Delémont; décédée dans sa 87^e année. PV Jura.

Paux Camille, ouvrier spécialiste retraité, Chavornay; décédé dans sa 93^e année. PV Vaud.

Péter-Contesse Yvan, employé CFF et traducteur pour la sous-fédération AS, Neuchâtel; décédé dans sa 63^e année. AS Ouest.

Pittier Jean-Claude, employé de la manœuvre, Petit-Lancy; décédé dans sa 70^e année. PV Genève.

Pitton Elsa, veuve de Jean-Claude, Yverdon-les-Bains; décédée dans sa 70^e année. PV Vaud.

Saugy Victor, retraité, Rougemont; décédé dans sa 77^e année. VPT MOB.

Voeffray Ulysse, retraité, Monthey; décédé dans sa 95^e année. PV Valais.

Wyss Roger, chef du mouvement retraité, Genève; décédé dans sa 83^e année. PV Genève.

Zbinden Louise, veuve d'André, Montricher; décédée dans sa 90^e année. PV Vaud.



TRANSPORTS DE MARTIGNY ET REGIONS SA

Actifs dans les transports publics et privés (rail et route), les Transports de Martigny et Régions mettent au concours le poste suivant:

UN/E RESPONSABLE PLANIFICATION ET DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE

Votre mission

En vous basant sur les offres de transports, vous êtes responsable de l'élaboration des consignes de travail ainsi que de leurs mises en application. Vous éditez les rotations annuelles et les tableaux de service mensuels. En collaboration avec la production rail et route, vous êtes le garant de la planification des ressources humaines à court, moyen et long terme en respectant les législations et réglementations en vigueur. Vous participez au développement et à l'élaboration des offres TRV. Vous établissez de manière régulière les différents reportings et statistiques. Vous collaborez activement aux diverses tâches du département Voyageurs.

Votre profil

Au bénéfice d'un CFC d'employé/e de commerce en transports publics, maturité professionnelle ou formation jugée équivalente, vous pouvez faire valoir d'une expérience confirmée dans le domaine de la planification et de l'organisation du travail. Vous faites preuve de leadership et vous possédez d'excellentes compétences de communication. Responsable, vous démontrez une excellente force de proposition et de persuasion ainsi qu'une forte orientation clientèle. Naturellement, vous maîtrisez les outils informatiques et vous disposez d'excellentes connaissances des législations en vigueur (LdT, OLdT, OTR). De langue française, la compréhension de la langue allemande est un atout.

Au sein de notre société, nous vous offrons de nouveaux défis à relever, des conditions de travail et sociales modernes et attractives.

Entrée en fonction : à convenir

Taux d'activité : 100%, le temps partiel est possible

Nous attendons vos offres, accompagnées des documents usuels, **jusqu'au 1^{er} février 2017**, adressées à : **TMR SA**, Ressources Humaines, M. Eric DELALOYE, Case postale 727, 1920 Martigny.

Renseignements : M. Vincent Rimet, Responsable Voyageurs, Tél. 027 721 68 40.



Leiter/in Bahnhof Jegenstorf 80 - 100%

Der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) gehört mit jährlich über 25 Millionen Reisenden bei Bahn und Bus zu den bestfrequentierten Unternehmen des öffentlichen Verkehrs der Schweiz.

Infolge Pensionierung des bisherigen Stelleninhabers suchen wir per 1. Mai 2017 oder nach Vereinbarung eine/n Leiter/in Bahnhof Jegenstorf. Sie organisieren und leiten eigenverantwortlich unsere Verkaufsstelle in Jegenstorf. In dieser Tätigkeit widmen Sie sich vollumfänglich der Beratung von Reisenden und dem Verkauf von Fahrausweisen und Reisen im In- und Ausland. Fahrdienstliche Aufgaben (Zugverkehrsregelung) fallen keine an. Sie arbeiten alleine, werden bei Abwesenheiten jedoch durch eine/n Springer/in vertreten.

Wir suchen eine Persönlichkeit mit ausgeprägtem Verkaufsfair und kundenorientierter Denkweise. Sie sind kommunikativ und haben Erfahrung in einem Beruf mit direktem Kundenkontakt. Sie verfügen über eine kaufmännische Ausbildung, mit Vorteil in der öV-Branche oder in einem Reisebüro. Ihre Muttersprache ist Deutsch mit guter Verständigung in Englisch und Französisch.

Wir bieten eine selbständige Tätigkeit sowie attraktive Anstellungsbedingungen. Für weitere Informationen steht Ihnen Jürg Kernen, Leiter Vertrieb und Marketing, Tel. 031 925 55 04, gerne zur Verfügung. Bitte senden Sie Ihre vollständige Bewerbung an: Regionalverkehr Bern-Solothurn, Tiefenastrasse 2, Postfach, 3048 Worblaufen. Oder per E-Mail an pascal.spycher@rbs.ch

Regionalverkehr Bern-Solothurn – www.rbs.ch

■ PV Genève

La section fête l'Avent et ses jubilaires



De g. à dr. : Roger Porchet, Robert Burkhard, Georges Grandjean, Ginette Clerc, Guy Mercier, Rémy Delessert, Gilbert Parmelin, Marcel Favre, Albert Freymond, André Courvoisier, Michel Delessert.

Ce 13 décembre 2016, quelque 110 collègues avaient répondu à l'invitation de la section. Après quelques informations syndicales d'actualité, le président Serge Anet remet diplôme et cadeau aux jubilaires qui comptent 40, 50, 60

et 70 ans(!) d'affiliation en 2016. Eh oui, Rémy Delessert et Marcel Favre ont été fêtés pour 70 ans de fidélité. L'apéritif a suivi, avec l'accompagnement musical d'Olivier Emonet. Puis un excellent repas, cuisiné par Pascal Kalten-

rieder et servi par les membres du comité et leurs épouses, a réjoui tous les convives. La contribution de solidarité de 500 francs, financée pour moitié par les participants, va cette année à l'Université ouvrière de Genève.

Mardi 31 janvier 2017 à 19 h

Vérités et mensonges sur la SNCF

Documentaire de Gilles Balbastre (France, 2015, 56')

«Qualité empêchée, souffrance au travail, perte de sens pour les salariés, retards, annulations de trains, accidents pour les usagers...» Dans un «espace public cadennassé» par «la petite musique libérale et dérégulatrice», le film documentaire du journaliste et réalisateur Gilles Balbastre, Vérités et mensonges sur la SNCF, donne la parole aux cheminots et montre la triste réalité d'un service public dévasté.

La projection sera suivie d'une discussion avec Gilles Balbastre, réalisateur.

Davantage d'informations: www.metroboulotkino.ch – metroboulotkino@gmail.com
!!! ATTENTION Changement de lieu en 2016-2017 !!!

LE COURRIER

FONCTION
CINEMA

Maison des Arts du Grütli
16, rue du Général-Dufour
1211 Genève 11

■ Retraités TL, métro et ville de Lausanne

A vos agendas

L'assemblée générale de l'Association des retraités TL, Métro et ville de Lausanne s'est déroulée le 17 janvier 2017 au restaurant La Treille à Prilly et 78 personnes étaient présentes.

Le président ouvre la l'assemblée à 10h et salue les collègues en leur souhaitant une bonne année et une bonne santé. Il passe aux points de l'ordre du jour. Quelques décisions ont été prises comme la nomination du comité et de

son nouveau président, sans oublier le représentant au comité de la section du SEV.

Un point important a été la présentation des trois sorties à l'AG qui sont: la sortie «Poisson» le 13 juin 2017 au Praz-de-Vully, la sortie «d'été» le 15 août au Val d'Aoste et la sortie «Chasse» le 17 octobre à Botterens.

Michel Stoll a présenté un point sur la caisse aux décès concernant les collègues qui ont 90 ans et ceux qui résident en EMS. Il a demandé lors d'un vote consultatif à l'AG si ces collègues doivent encore payer des cotisations. **Rosset Ivan**

■ ZPV Comité central

Un comité central fort pour le futur



Le SEV prouve une fois de plus qu'il ne s'avoue pas facilement vaincu. Les traces et blessures laissées par SOPRE sont profondes. L'image de VM en est entachée et la confiance des collaborateurs a fortement diminué. «Nous allons maintenant insister sur le fait que nous voulons une indemnisation», ont déclaré les représentants ZPV lors de la séance du comité central à mi-décembre. Maintenant le changement d'horaire est passé, d'autres trains circulent sur l'ancienne ligne du Gothard et ils ne sont pas accompagnés. Comment se fait-il que les trains qui roulent dans le tunnel de base, tout neuf et moderne, soient accompagnés, tandis que ceux qui circulent sur l'ancienne ligne de faite, dont les dispositifs de sécurité sont assez lacunaires,

n'y soient pas? D'autres thématiques importantes ont été abordées lors de cette rencontre, comme les changements des profils professionnels du personnel des trains et les conséquences potentielles si certaines prescriptions de l'OCVM viennent à tomber. La discussion a également porté sur les défis qu'amèneront les certifications des connaissances linguistiques, ce qui ne manque pas de causer quelques inquiétudes au personnel, même si les déclarations à ce propos indiquent que ce ne seront pas des examens.

Il y a également quelques nouvelles positives à la ZPV, de nouveaux visages, des jeunes qui s'engagent! Tout ne sera pas facile à l'avenir, mais nous y croyons!

Sabrina Tessmer/Hes

Angle droit

Après résiliation, le CCT a-t-il encore des effets ?

Les contrats collectifs de travail sont également importants pour la protection des travailleurs des autres branches. Nous publions aujourd'hui un texte de nos collègues de syndicom.

Les contrats collectifs de travail peuvent continuer à protéger les travailleurs, ceci même lorsqu'ils ne sont plus en vigueur.

Question au service juridique de syndicom: « Depuis 2002, je travaille comme journaliste dans un groupe de presse au Tessin. Lors de la signature de mon contrat individuel de travail (CIT), le contrat collectif de travail (CCT) tessinois de la branche Presse 2000–2004 était encore en vigueur. Alors que ce dernier prévoit un délai de résiliation de quatre mois compte tenu de mes dix ans de service, mon employeur m'a licencié en respectant un délai de résiliation de trois mois seulement. Lorsque j'en ai avisé mon employeur, il

s'est contenté de me rappeler que l'association Schweizer Presse avait résilié le CCT en 2004 et qu'il ne faisait donc plus foi. Le Code des obligations, qui prévoit un délai de résiliation de trois mois, s'applique-t-il désormais dans mon cas ? »

Réponse du service juridique: Le CCT est un contrat établi entre les employeurs/associations patronales et les associations de travailleurs, dans l'objectif de régler collectivement les conditions et les rapports de travail entre les parties au CCT. Les dispositions du CCT concernant la conclusion, le contenu et la résiliation des rapports individuels de travail (aussi appelés dispositions normatives) s'appliquent pendant toute la durée du contrat à tous les employeurs et tra-

vailleurs concernés et il ne peut pas y être dérogé tant que le CCT ne prévoit pas d'autres dispositions. Les dispositions normatives font donc partie intégrante du contrat individuel de travail des personnes définies dans le champ d'application. Les dispositions normatives d'un CCT sont p. ex.:

- le salaire, le 13^e salaire, les indemnités;
 - le maintien du salaire en cas d'absence maladie, de maternité et de service militaire;
 - les vacances;
 - les dispositions relatives au temps de travail;
 - l'extension de la protection contre le licenciement.
- Dans ton cas, les dispositions normatives du CCT ont été reprises

par écrit dans ton contrat individuel de travail (CIT) et en font donc partie intégrante. Par conséquent, elles demeurent en vigueur et continuent de s'appliquer, même si le CCT a perdu entre-temps sa validité parce qu'une partie contractante l'a résilié. Les dispositions normatives du CCT sont donc toujours valables. Elles ne perdent leur caractère obligatoire que si les parties au CIT en décident autrement dans le contrat de travail, donc seulement en cas de modification du contrat. Ton CIT signé en 2002 n'a jamais été modifié après que Schweizer Presse a résilié le CCT tessinois en juillet 2004. De même, aucun nou-

veau CIT n'a été signé avec des dispositions adaptées. Ce sont donc les dispositions du CCT de la branche Presse 2000–2004 qui continuent de s'appliquer. Par conséquent, l'employeur doit respecter le délai de résiliation de quatre mois. Je te recommande de faire valoir par écrit auprès de ton employeur le délai de résiliation de quatre mois. S'il refuse d'accepter ce délai de résiliation, n'hésite pas à nous contacter. Nous t'apporterons volontiers notre soutien dans le cadre de l'assistance juridique.

Kathrin Melzani, conseillère juridique et collaboratrice au service juridique

Article paru dans le journal de syndicom, n°9, 2016.

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



IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Tirage: 10 404 ex. (total 42 010 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, tél. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch

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

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

La prochaine édition de **contact.sev** paraîtra le 16 février 2017. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 9 février à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 6 février à 10h.



Transports Publics du Chablais

38, rue de la gare info@tpc.ch tél. 024 468 03 30
1860 Aigle www.tpc.ch fax 024 468 03 31

Afin de compléter notre effectif, nous souhaitons engager

un contrôleur / une contrôlease sporadique à 100 %

Votre mission :

- assister, conseiller et informer notre clientèle ;
- contrôler la validité des titres de transport en extérieur dans les véhicules et aux arrêts ;
- établir des constats d'infraction.

Votre profil :

- titulaire d'un CFC ;
- bonne constitution physique, travail en permanence debout ;
- tact, courtoisie, diplomatie et grande aisance dans les contacts avec autrui ;
- sens de l'accueil, bonne présentation, excellente aptitude à gérer les conflits ;
- aptitude à travailler en équipe ;
- flexible (travailler le soir, les week-ends et jours fériés n'est pas un problème pour vous) ;
- moralité irréprochable (casier judiciaire vierge) ;
- langue maternelle française avec de bonnes connaissances de l'allemand et de l'anglais ;
- connaissance des différents titres de transports, un atout.

Nous offrons :

- une formation complète ;
- une activité indépendante et responsable ;
- des prestations salariales et sociales intéressantes ;
- une place stable.

Entrée en fonction : de suite ou à convenir.

Veuillez adresser votre dossier complet jusqu'au **15 février 2017** aux : Transports Publics du Chablais SA, rue de la Gare 38, CP 85, 1860 Aigle ou par courriel à pascal.fivaz@tpc.ch.

Navigation Lac Inférieur et Rhin : nouvelle convention d'entreprise

Le personnel s'est bien défendu

Les négociations des derniers mois ont été pénibles. Mais l'opposition du personnel a payé. La nouvelle convention d'entreprise de la société de navigation Lac Inférieur et Rhin n'engendre au final que de légères pertes pour le personnel.

Fin septembre, le personnel des URh avait refusé à l'unanimité un important catalogue de mesures de démantèlement, qui visaient directement les prestations pour le personnel (suppression de jours de vacances, diminutions massives des primes d'ancienneté, suppression de l'AG gratuit, paiements insuffisants des temps de parcours, etc.). Le personnel est resté constant et ferme et ne s'est pas laissé influencer par les pressions et tentatives d'intimidation de l'entreprise.

Disposition à négocier

Le personnel et le SEV ont toujours affirmé de leur côté être



Après l'accord trouvé pour la nouvelle convention d'entreprise, l'avenir des URh et de son personnel est à nouveau prometteur. La première convention était entrée en vigueur au 1^{er} juillet 2009.

prêts à négocier et vouloir s'engager pour l'assainissement de l'entreprise. Les employé-e-s voulaient, et veulent toujours, fournir leur contribution pour assurer l'avenir de l'entreprise. Au cours des dernières semaines, une solution s'est finalement dessinée et, au lieu d'introduire une nouvelle convention collective d'entreprise, comme le voulaient au départ les URh, seules des adaptations seront faites dans la convention existante. Avec ce changement, une part essen-

tielle des propositions de détériorations émises au départ par l'entreprise ont disparu de la table des négociations. Les différends restants ont pu être réglés lors de quelques rondes de négociations. Le 21 décembre 2016, l'assemblée du personnel a accepté cette convention collective d'entreprise, qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

Adaptations de la convention

Les changements essentiels concernent les indemnités pour les engagements spé-

ciaux. Une partie a été regroupée tandis que d'autres ont été supprimées. Les bonifications forfaitaires pour le temps de préparation et de remise en ordre ne sont plus inscrites dans la convention. Les représentants de la direction et les représentants du personnel se sont mis d'accord sur le fait que le temps effectif nécessaire pour ces tâches soit comptabilisé et dédommagé. Dans ces deux domaines, le personnel est prêt à subir des pertes. Une autre demande des URh

était d'ôter le système salarial actuel de la convention et laisser l'évolution salariale complètement en mains de la direction. Supprimer ainsi le système salarial sans le remplacer était évidemment totalement inenvisageable pour le SEV. Un compromis a pu être trouvé face à la situation spéciale aux URh. Le système salarial est bel et bien supprimé de la convention, mais les différentes parties devront entamer des négociations pour trouver un nouveau système salarial dans le courant de l'année 2017. Le SEV estime sur ce point que ce sera une bonne occasion de revoir précisément toute la structure salariale des URh.

Liberté d'action obtenue

Finalement, les URh ont accepté une demande du SEV qui consistait à supprimer l'obligation de paix du travail de la convention. En effet, après les expériences des derniers mois, cette limite dans la marge de manœuvre syndicale a été jugée inappropriée.

Felix Birchler, secrétaire régional SEV

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



Le concours de **contact.sev**

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

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

Solution du concours paru dans *contact.sev* n° 22:

la gare de Lauterbrunnen avec vue sur le téléphérique en direction de Winteregg/Mürren.

Le sort a désigné Erich Vetterli, domicilié à Zurich et membre de la section TS Zurich.

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

Conditions de participation

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

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

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

Dernier délai de réception des réponses: mercredi 8 février 2017.