

## Pascal Fiscalini

Militant de longue date, Pascal Fiscalini est désormais secrétaire syndical. **Pages 6 et 7**



## La guerre des concessions se poursuit

Les CFF et le BLS n'ont pas réussi à se mettre d'accord pour éviter la fragmentation du trafic grandes lignes. Cette concurrence n'apporte rien au rail suisse. Bien au contraire. **Page 3**



## Salaires revalorisés

300 monteurs de voies verront leur salaire grimper! Le SEV avait vu le problème. **Page 16**

## CFF et CFF Cargo

# Votre CCT, vous y tenez!

**La CCT CFF /CFF Cargo est appréciée des membres SEV. C'est un des enseignements majeurs du sondage réalisé par le SEV. Nous vous présentons dans ce numéro les principaux résultats.**

Les prestations sociales de la CCT obtiennent les meilleurs résultats du sondage et parmi eux figurent justement les améliorations négociées lors des négociations en 2014. Le travail syndical a donc payé! Autre apprentissage: les membres sont plutôt satisfaits des leurs conditions de travail, sauf chez CFF Cargo, ce qui n'est pas surprenant, vu la succession incessante des réorganisations. Outre les résultats du sondage, nous avons donc mis le focus sur la situation à Cargo. Les négociations CCT auront lieu dès le début 2018 et elles s'annoncent difficiles.



Pages 2, 3, 8 et 9

La CCT CFF /CFF Cargo va subir des attaques. Il s'agit de la choyer, de la protéger.

## PV 2020: J-10

Dans 10 jours, le sort de la réforme des retraites (PV 2020) sera scellé. Avant le verdict, nous vous offrons encore quelques exemples illustrant les avantages financiers engendrés par la réforme! Ils ne sont pas maigres pour les petits revenus, notamment pour les temps partiels mieux assurés dans le 2e pilier. Pour rappel, le SEV s'engage pour un double Oui le 24 septembre afin d'assurer les rentes jusqu'en 2030.

Page 4

## Mobilisations aux Transports publics genevois

# Le personnel des TPG décide de la suite

■ Le préavis de grève déposé le 2 décembre dernier par le Front syndical TPG et exprimant la colère du personnel tarde à être pris au sérieux par la direction qui reste sourde à la souffrance du personnel roulant, en particulier en ce qui concerne les horaires de travail. Les difficultés des conditions de circulation à Genève génèrent un stress plus important que dans les autres villes. Le

temps de conduite ne doit donc pas dépasser 4 heures d'affilée et des temps de terminus garantis de 5 minutes doivent être intégrés dans les horaires. Les voltigeurs ne disposent de leurs horaires de travail qu'avec une prévisibilité de 4 jours. Ils en demandent 8 et veulent être intégrés aux roulements. Le personnel est appelé à donner son avis en AG et décide ce 14 septembre

de la suite de la mobilisation et des mesures à prendre.

Page 5



CFF Cargo de nouveau dans les chiffres rouges

# Refus du SEV: inacceptables

**Au 1er semestre, CFF Cargo a enregistré des dizaines de millions de perte avec son nouveau trafic de marchandises par wagons complets. La direction procède immédiatement à des économies, surtout dans le personnel administratif pourtant déjà surchargé de travail. Le SEV exige que CFF Cargo garde le sens de la mesure et mène une politique plus réaliste : exiger chaque année des chiffres noirs, va sabrer l'entreprise à force d'économies.**

En 2013, la sévère politique d'austérité menée par l'entreprise semblait enfin porter ses fruits : pour la première fois depuis plus de 40 ans, la filiale marchandises des CFF réalisait en effet un bénéfice de 14,7 millions de francs. En 2014, ce bénéfice passait même à 33 millions, un chiffre auquel CFF Cargo International

contribuait également : pour la première fois depuis sa création en 2011, cette filiale commune de CFF Cargo (75%) et de Hupac (25%) dégagait en effet un petit excédent d'un million. Mais en 2015 déjà le franc fort, le fléchissement de la conjoncture économique et la désindustrialisation débouchaient à nouveau sur des pertes que CFF Cargo ne pouvait limiter à 22 millions de francs que grâce à des mesures d'économie immédiates et un accroissement de l'efficacité. En 2016, l'entreprise réalisait à nouveau un petit bénéfice d'un million, à savoir des «chiffres noirs» qui répondaient aux exigences émises par la Confédération, en tant que propriétaire, dans la convention de prestations qui lie celle-ci aux CFF. Hélas, en 2017, il faut à nouveau s'attendre à un déficit de plusieurs dizaines de millions.

## Mauvais départ du nouveau trafic de marchandises

Les problèmes résultent avant tout du nouveau trafic de marchandises par wagons comp-

lets (TWC) introduit en décembre 2016. Celui-ci a pris un mauvais départ, a mécontenté de nombreux clients et a nécessité en permanence des correctifs et des solutions d'urgence, ce qui a accru les dépenses en personnel et en matériel roulant, alors même que le chiffre d'affaires chutait. A l'heure actuelle le TWC17 a trouvé une certaine stabilité, selon la déclaration de la direction adressée en août aux syndicats et à la commission du personnel. De nombreux clients et employés ne partageant pas cet optimisme (voir ci-dessous).

Parmi les raisons invoquées pour ces mauvais résultats, la direction de Cargo a cité le retard pris dans le processus de suppression de postes de travail dans l'«overhead», soit tout ce qui ne fait pas directement partie de la production. En avril 2016 déjà, CFF Cargo lançait son projet «coûts structurels», avec pour objectif de réduire les dépenses «overhead» pour les maintenir en-deçà de 20% du chiffre d'affaires. Suite au projet



Aarepark CFF à Olten : suppressions d'emplois et incertitude.

«Struko», 75 postes de «cols blancs» étaient appelés à disparaître dans un premier temps, au 1er janvier 2017. Grâce à la clause de la CCT protégeant les employés touchés par toute mesure de licenciement pour raisons économiques, ceux-ci (pour autant

qu'ils puissent se prévaloir de quatre ans de service aux CFF) n'ont pas été forcés de quitter l'entreprise à cette date. Mais ceux d'entre eux qui n'ont pas trouvé de nouvel emploi ont dû rejoindre le Centre du marché du travail des CFF (AMC). CFF Cargo avait budgétisé 574 pos-

# coupes de postes

tes administratifs pour l'année en cours, mais pourvoit actuellement encore une vingtaine de postes administratifs en plus. Cela s'explique d'une part par la charge de travail, qui n'a pas diminué : au contraire elle a augmenté, en raison des coûteux correctifs apportés au TWC, du retard survenu dans l'introduction du nouveau système informatique «Caros» (pour la planification des services et le décompte du temps de travail) et de l'interdiction de voie à Rastatt. D'autre part, CFF Cargo doit verser à l'AMC, pour les employés qui y ont été placés, une contribution qui s'élève à des dizaines de milliers de francs. Du coup, CFF Cargo ferait mieux de garder dans l'entreprise une partie des postes «démantelés» : une décision rationnelle.

## Forcing inacceptable

Mais la direction, sous la pression financière, entend non seulement mener rapidement à terme cette première partie du projet «Struko», mais également dans la foulée anticiper la deuxième partie, qui prévoit

la suppression de 80 autres postes de travail overhead avec effet déjà au 1er avril 2018. Même si quelques-uns de ces emplois ne sont déjà plus occupés, le secrétaire syndical Philipp Hadorn se-cou la tête : «Cet objectif est totalement irréaliste. De nombreux employés sont à la limite ou connaissent aujourd'hui déjà de graves problèmes de santé. Ils sont des dizaines, à l'heure actuelle, qui doivent entreprendre des démarches de réorientation professionnelle à côté de leur travail. Et dès avril 2018, les gens devraient se coltiner à peu près le même travail qu'aujourd'hui, mais avec des effectifs massivement réduits ? Pour beaucoup, c'est tout simplement inacceptable !», explique-t-il.

## Obsession de la rentabilité

Philipp Hadorn estime également préoccupant que CFF Cargo supprime cette année une journée de formation, le nombre d'employés potentiellement concernés étant jugé trop faible, et qu'il doive renoncer, par manque de moyens finan-

ciers, à des projets novateurs comme «Smart Rail» et l'interface numérique pour les clients. «Les problèmes rencontrés par le TWC17 sont d'ailleurs partiellement dus au manque de moyens financiers», poursuit Hadorn. En tant que conseiller national, il souligne ceci : «Pour rester dans les chiffres noirs, condition que lui impose la Confédération, propriétaire des CFF, CFF Cargo est sans cesse contraint de faire des économies, de supprimer des points de desserte et d'abandonner à la route des parts de plus en plus importantes du trafic. Je le déplore, car pour l'économie, pour l'environnement et pour la santé de la population, il vaut mieux transporter le plus de marchandises possibles sur le rail. La classe politique devrait être prête à épauler CFF Cargo, au moins lorsque ses pertes sont dues à des circonstances particulièrement défavorables (fermeture d'une ligne ou brusques fluctuations des cours)».

Markus Fischer/mg

## Logistique ferrovière européenne au bord de l'effondrement

Depuis le 12 août la ligne ferroviaire de la vallée du Rhin entre Bâle et Karlsruhe est interrompue à Rastatt (D). A l'occasion de la réalisation d'un tunnel sous la voie ferrée, celle-ci s'est affaissée, rendant nécessaire la construction d'une dalle en béton. La ligne est donc inutilisable et restera sans doute fermée jusqu'au 7 octobre. Les conséquences sont chaque jour plus dramatiques pour les chemins de fer, pour les entreprises qui recourent au transport par le rail et pour les clients finaux. Le 4 septembre, 24 associations de chargeurs de plusieurs pays, dont la Suisse, ont adressé une lettre ouverte au ministre allemand des transports et à l'UE pour leur signifier qu'à l'heure actuelle les chemins de fer ne pouvaient faire passer que 25% de

leur volume normal de fret par les lignes de contournement. Cela surtout en raison du manque de mécaniciens de locomotives appropriés. Et à supposer que ces mécaniciens soient détachés du transport de voyageurs et regroupés en pool, la capacité offerte par le contournement ne grimperait guère qu'à 50-60% du volume normal de fret. Il est donc difficilement concevable qu'il n'ait pas été possible de conserver ce tronçon à Rastatt, à titre provisoire, ne serait-ce que sur une seule voie. C'est également l'avis d'Edith Graf-Litscher, vice-présidente de la Commission des transports du Conseil national, et secrétaire syndicale SEV. Elle estime que d'énormes pertes économiques auraient ainsi pu être évitées. Quant

aux chemins de fer et aux entreprises de logistique qui contribuent au transfert du fret de la route sur le rail, comme le prescrit la Constitution, il faudrait qu'ils puissent percevoir des avances de la part de la Confédération, a fortiori s'ils devaient être menacés dans leur existence, et cela jusqu'à ce que la question de la responsabilité soit réglée. Pour le futur, Edith Graf-Litscher exige surtout de l'Allemagne qu'elle développe son réseau ferroviaire de telle façon que des fermetures de tronçons puissent être mieux contournées. Les dégâts pour les entreprises de fret sont énormes : seuls 70 des 140 trains de BLS Cargo ont pu être déviés et pour CFF Cargo - moins de 50% des 60 à 80 trains journaliers circulent - la perte hebdomadaire est de 5 mios. **F/mg**

## EMPLOYÉS DE MANŒUVRE SUR TWC17 : « ON A VOULU TROP EN FAIRE »

Les employés de manœuvre de CFF Cargo ne pensent que du mal du nouveau trafic de marchandises par wagons complets 2017 (TWC), introduit fin 2016 : manque de temps pour conduire et manœuvrer les trains, capacité des trains trop juste, avec pour conséquence des cargaisons immobilisées, manque de locomotives, courses à vide inefficaces. Mais surtout, le personnel et la clientèle ont été mal informés. «Nous avons certes reçu une montagne d'informations écrites, mais il y a une sacrée différence entre lire de tels documents et les comprendre. Après quelques semaines d'apprentissage sur le tas, nous avons fini par

saisir de quoi il retournait.» «On a voulu trop en faire, et les clients se sont retrouvés complètement dépassés. Beaucoup ne savaient pas que nous n'avions pas le droit d'aller chercher leurs wagons s'ils ne les avaient pas préalablement enregistrés dans le système. Cela a débouché sur de nombreuses réactions, et nous, les manœuvres, nous étions évidemment aux premières loges.» Longtemps, les clients n'ont pas compris que leurs wagons n'arriveraient plus le matin du jour J, mais le soir du jour précédent. «C'est pourquoi il était, et il est toujours important que nous, les employés de manœuvre, nous discussions avec les

clients. Souvent, un aimable coup de fil résout bien des problèmes, et ça ne prend pas beaucoup de temps.» Une bonne communication est également indispensable au sein de CFF Cargo même. «Au début, nous devions nous justifier pour tout : le contrôle statistique était excessif. Mais désormais on laisse notre équipe faire des choses par elle-même, notamment transférer l'enregistrement de wagons sur d'autres trains. C'est plus efficace ainsi.» Mais la fin du tunnel est loin d'être en vue. «Il y a encore beaucoup de choses à améliorer. Sur certains trains, la situation n'a pas changé : souvent nous n'avons pas assez de temps pour atteler la

locomotive, remplir les conduites de frein, tester les freins et passer le train en revue pour la saisie des données. Et nous ne savons pas à quoi ressemblera le nouvel horaire cadencé. Espérons qu'on aura pris conscience que ça ne peut pas durer comme ça.» Selon un sondage effectué en août par Cargo, il y aurait encore 39% des clients à se déclarer insatisfaits du TWC17. Les employés de manœuvre s'inquiètent donc à juste titre de la chute des tonnages survenue avec l'introduction du TWC, craignent que ces tonnages ne repartent plus à la hausse et sont frustrés de voir que leurs efforts ne portent que modérément leurs fruits. **F/mg**

Et cela sans compter la pression que subissent à leur travail des employés sans cesse contraints d'improviser et d'apporter des correctifs, alors que les effectifs sont insuffisants. Il y a de nombreux malades de longue durée et des dépassements massifs du temps de travail. «Nous sommes au bout du rouleau», «Les plus âgés attendent avec impatience le jour de la retraite». Ces propos sont confirmés par le sondage CCT du SEV (voir en page 8), où la satisfaction en matière de sécurité au travail et de protection de la santé était au plus bas chez Cargo : seuls 44% des sondés estimaient que leur travail n'altérerait en rien leur santé. **F/mg**

## ÉDITO

*Il n'y a pas eu d'accord de dernière minute entre les CFF et le BLS pour le trafic grandes lignes. Les deux entreprises ont déposé une demande de concession. La mise en concurrence voulue par l'Office fédéral des transports n'a rien apporté d'autre qu'une foire d'empoignes. L'OFT a beau se réjouir «des innovations» que le processus a apportées, les conséquences d'une fragmentation du trafic grandes lignes seront forcément dommageables pour le système ferroviaire suisse.*

**«En regardant le dossier d'un point de vue européen, il n'est pas besoin d'être medium pour comprendre qu'une ouverture du marché attisera les appétits de multinationales du transport dont la course aux profits aura des conséquences évidentes pour la qualité de l'offre, les conditions de travail du personnel et la sécurité.»**

Giorgio Tuti

*Aujourd'hui, la population assiste à un combat entre les deux plus grandes entreprises du pays. En regardant le dossier d'un point de vue européen, il n'est pas besoin d'être medium pour comprendre qu'une ouverture du marché attisera les appétits de multinationales du transport dont la course aux profits aura des conséquences évidentes pour la qualité de l'offre, les conditions de travail du personnel et la sécurité.*

*Depuis des années, nous tirons la sonnette d'alarme et tentons de rendre attentifs les politiques à l'impact de la libéralisation sur les systèmes ferroviaires. Lors de notre dernier Congrès, au mois de mai, nous avons convié le journaliste suédois Mikael Nyberg pour évoquer la situation catastrophique du rail suédois. Un exemple parmi tant d'autres. Malgré les expériences négatives faites dans nombre de pays européens, la Suisse s'apprête à en faire de même, au risque de mettre à mal son système ferroviaire, reconnu internationalement pour son excellence.*

*D'ici décembre, l'OFT va trancher. La ministre des Trans-*

*ports Doris Leuthard peut encore éviter une fragmentation des concessions du trafic grandes lignes. La grande question reste de savoir si elle est prête à envoyer un signal fort en faveur des transports publics avant de se retirer du Conseil fédéral.*



Votations du 24 septembre

# Les chiffres-clés de PV 2020

**Les calculs sont clairs. Prévoyance vieillesse 2020 apportent de nettes améliorations pour ceux et celles qui ont des bas salaires comme le montrent les exemples que nous publions ici.**

Les chiffres de l'Office fédéral des assurances sociales démontrent par exemple qu'un homme seul de 24 ans qui gagne 3500 fr. bruts paiera 40 fr. de plus par mois - 28 fr. de cotisations AVS et 12 fr. de plus de 2e pilier. Par contre, sa retraite sera de 237 fr. supérieure à celle qu'il toucherait aujourd'hui!

Autre exemple: un couple avec deux enfants dont le revenu est de 8700 fr. bruts mensuels toucheraient 478 fr. de plus qu'aujourd'hui, alors que la réforme leur coûtera 78 fr. de plus chaque mois.

Bien sûr, il y a aussi des perdants et notamment des jeunes employés qui ont des salaires dépassant les 7000 fr. et sont célibataires.

## Les femmes avec un bas salaire y gagneront

En outre, il faut rappeler que les femmes ne sont pas les grandes perdantes comme certains opposant ne cessent de le marteler. Il est vrai que la hausse de l'âge de la retraite des femmes de 64 à 65 ans n'est pas acceptable si l'on ne tient compte que de cet élément. Mais cette réforme doit être observée dans son ensemble. Actuellement, 500 000 femmes n'ont pas de 2e pilier. Pour elles, une hausse de 840 fr. annuels de leur rente AVS (les fameux 70 fr. par mois décriés par le PLR et l'UDC) ne sont pas des broutilles.

En outre, avec cette hausse de 70 fr., celles qui touchent 1700 fr. par mois de rente AVS ou moins, pourront partir en retraite anticipée à 64 ans sans perdre un seul franc.

## Temps partiels mieux couverts

Il n'est pas non plus inutile de rappeler que les temps partiels - et donc en premier lieu les femmes - seront mieux assurés dans le 2e pilier avec la baisse du taux de coordination.

La campagne de la droite met en opposition les jeunes et les retraité-e-s actuel-le-s. Les plus jeunes n'ont pas intérêt à voir le fonds AVS fondre comme neige au soleil. Et ils bénéficieront des 70 fr. mensuels à l'heure - certes lointaine - de la retraite. L'Union syndicale suisse a estimé qu'un 3e pilier leur reviendrait bien plus cher qu'une hausse de leurs cotisation AVS.

Quant à ceux et celles qui sont déjà à la retraite, ils n'ont aucun avantage à voir l'AVS plonger dans le rouge. Certes, la hausse de 70 fr. ne concerne que les nouveaux rentiers, soit ceux qui subissent la baisse du taux de conversion du 2e pilier de 6,8 à 6% pour la partie obligatoire. Les rentiers actuels subiront une très légère perte du pouvoir d'achat avec la hausse additionnelle de 0,3% de la TVA.

En conclusion, il faut aussi se demander à qui profitera un échec de PV 2020 le 24 septembre? La nécessité de réformer la prévoyance vieillesse est acceptée de toutes et tous. Mais les raisons et les remèdes diffèrent. *vbo avec Work*

## Un couple (24) avec deux enfants

Revenus bruts de **8700 Francs**

L'homme gagne 5800 fr. la femme 2900 fr./mois



La réforme leur coûte **78 Francs** par mois



Leur rente augmentera de **478 Francs** par mois



## Homme seul (24)

Revenu brut de **3500 Francs** par mois



La réforme lui coûte **40 Francs** par mois

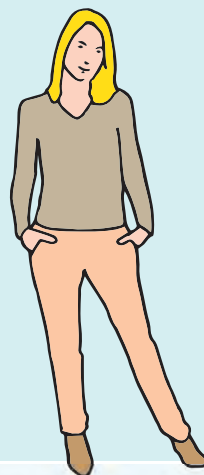


Sa rente augmentera de **237 Francs** par mois



## Femme seule (34)

Revenu brut de **5200 Francs** par mois



La réforme lui coûte **60 Francs** par mois



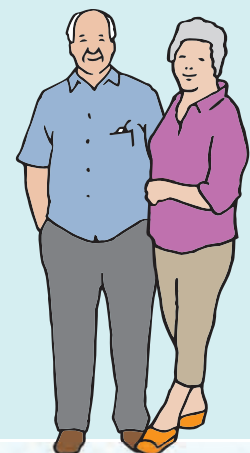
Sa rente augmentera de **227 Francs** par mois



## Un couple (54)

Revenus bruts de 8700 fr./mois **8700 Francs**

L'homme gagne 5800 fr., la femme 2900



La réforme leur coûte **143 Francs** par mois



Leur rente augmentera de **302 Francs** par mois



Transports publics genevois

# Le personnel décide la suite

**Le 2 décembre dernier, un préavis de grève était déposé. Les demandes notamment sur l'organisation du travail étant restées sans effet, le personnel est appelé à donner son avis en AG et décidera le 14 septembre de la suite de la mobilisation et des mesures à prendre.**

Le préavis de grève déposé le 2 décembre dernier par le Front syndical TPG et exprimant la colère du personnel tarde à être pris au sérieux par la direction qui ne prend pas les mesures qui s'imposent.

Certes, 108 embauches ont été faites dans les premiers mois de l'année, mais cela couvre à peine les départs de l'entreprise et les heures supplémentaires accumulées.

Les négociations peinent à avancer dans tous les secteurs (parkings, manque de personnel, réorganisations dans l'administration).

Les dirigeants restent sourds pour le moment à la souffrance du personnel roulant, en particulier en ce qui concerne les horaires de travail qui n'ont pas



Le 14 septembre, le personnel des TPG dira quelle mobilisation il envisage. Il y a urgence.

bougé.

## Temps de terminus

Les difficultés des conditions de circulation à Genève (un nombre restreint de sites propres, une circulation endémique, incivilités) génèrent un stress plus important que dans les autres villes suisses et rendent le temps de conduite plus contraignant. «Pour garder des conditions de sécurité minimales, le temps de conduite ne doit pas dépasser quatre heures d'affilée», explique Valérie Solano, secrétaire syndicale aux tpg. Des temps de terminus garantis de

5 minutes (au lieu de 4 minutes) pour s'hydrater ou aller aux WC doivent être intégrés dans les horaires.

## Épuisement des voltigeurs

Les près de 300 collègues dit «en voltige», soit plus du tiers du personnel de l'exploitation, ont les conditions de travail les plus pénibles. Ils ne disposent en effet de leurs horaires de travail qu'avec une prévisibilité de 4 jours. Ils demandent 8 jours de prévisibilité. Les «roulements», soit le choix de réaliser son horaire les matins, en journées ou le soir ne s'applique pas à eux.

Ils demandent leur intégration aux roulements. Cela pose en effet des problèmes de sommeil, de digestion et d'organisation de la vie sociale et familiale. «L'irrégularité des horaires génère de l'épuisement qui fait le lit de maladies graves et sur le plus long terme de l'absentéisme», s'inquiète Valérie Solano. Pour les personnes à temps partiel, il faut mettre en place des jours fixes de congé.

## Mobilisation lancée

Les négociations piétinent depuis un an et, à ce rythme, il semble peu probable que l'en-

treprise fasse le nécessaire d'ici la première semaine de décembre quand les nouveaux horaires seront annoncés. D'où l'urgence de la mobilisation. Ces blocages sont-ils dus à une politique d'austérité? Le problème ne semble pas venir de là puisque le conseiller d'Etat en charge du dossier, Luc Barthassat, a fait savoir aux présidents de syndicat lors de la rencontre du 1er septembre qu'il y aura de l'argent pour les transports publics. Pour le SEV, cet argent doit aller à la qualité du réseau pour les usagers mais aussi aux conditions de travail du personnel des TPG et donc répondre à ses revendications.

«Que vont décider les collègues face à cette direction qui ne semble pas vouloir de sortie de crise, car nous sommes bien dans une crise de l'organisation du travail aux TPG?», s'interroge Valérie Solano. Nous reviendrons dans notre prochaine édition sur les assemblées du 14 septembre qui auront eu lieu après le bouclage de ce numéro où nos collègues auront décidé quelles mesures ils sont prêts à prendre par rapport à l'entreprise pour obtenir des améliorations déjà en décembre 2017. Le préavis de grève reste toujours d'actualité.

Yves Sancey

## Renouvellement de la CCT MOB

# Négociations – c'est parti !

**Les partenaires sociaux se sont réunis pour la 1ère fois le 6 septembre pour le renouvellement de la CCT MOB. Les délégations ont déterminé ensemble le périmètre de négociations.**

La délégation syndicale est composée des co-présidents H. Disch et D. Gfeller, des délégués F. Schaller et J.-L. Tena et des secrétaires syndicaux (T. Mainolfi, L. Waser et C. Fankhauser.)

Les négociations se dérouleront en deux étapes distinctes. Dans un premier temps, tous les éléments de la CCT seront abordés. Cela devrait durer jusqu'à la fin de l'année avec une entrée en vigueur dans le mesure du possible au 1er janvier 2018. Dans un deuxième temps, le système de rémunération (salaire et bonus sera abordé). La direction a fait part de sa disponibilité à négocier des améliorations pour les employés tout en insistant sur les contraintes financières fixées par les commanditaires.

Le 6 septembre, les discussions sur le corps du texte - sans enjeux financiers - ont démarré. Ce qui a permis de part et d'autre de mesurer les attentes de chaque délégation. L'esprit était constructif.

La prochaine séance de négociations aura lieu le 26 septembre de 9h30 à 12h30. Le 17 octobre prochain, la problématique du service de piquet sera traitée.

La délégation SEV s'est fixée l'objectif d'informer régulièrement ses membres de l'état des discussions. **SEV**

## CCT-TL

### Consultation : bis repetita

Depuis le 4 septembre, la procédure de consultation pour le renouvellement de la CCT-tl est lancée. Chaque membre SEV tl et LEB a reçu le matériel de vote à la maison. Malheureusement, une erreur s'est glissée dans l'annexe 2 « enclassement des métiers », obligeant le SEV à annuler la procédure en cours. Une **nouvelle consultation** est lancée et un nouveau matériel vous est parvenu entretemps. Encore toutes nos excuses pour cette fâcheuse bourde.

Les membres SEV tl et LEB doivent nous retourner le nouveau matériel de vote le plus vite possible pour que nous le recevions au plus tard le jeudi 28 septembre. Attention au courrier B ! Le comité SEV-tl, satisfait du résultat, appelle à dire oui. Le dépouillement et l'annonce des résultats auront lieu le 29 septembre. A voir : vidéo avec Carmelo Scuderi, président de la section SEV-tl sur le FB SEV. [www.facebook.com/verkehrs-gewerkschaft](http://www.facebook.com/verkehrs-gewerkschaft)

Interview de Pascal Fiscalini, nouveau secrétaire syndical de Bellinzzone

# «Je suis plein d'enthousiasme et conscient des défis»

*C'est un visage bien connu au sein du SEV: en raison de sa désormais ex-fonction de chef de train, son rôle de vice-président de la ZPV et en tant que membre du comité SEV jusqu'à son engagement en tant que secrétaire syndical tessinois. Pascal est un vrai soleil et on lit en lui comme dans un livre ouvert. Et c'est dans cet esprit qu'il affronte son nouveau job. Son baptême du feu était peu banal... puisque ses débuts ont rimé avec grève. Celle de la NLM sur le Lac Majeur.*

Il fallait le voir ce 25 juin à Locarno. L'aube naissante baignait de sa faible lueur les visages des acteurs de ce qui deviendra une grève à succès. Après avoir passé une première semaine au sein du Secrétariat régional de Bellinzzone, Pascal est arrivé au débarcadère de Locarno d'un pas léger mais sûr et avec cette chaleur dans les relations sociales. En quelques heures à peine, il était apprécié de tous. On aurait pu croire qu'il les connaissait depuis toujours. Il les découvrirait pourtant pour la première fois... Pascal est ainsi fait: il a le contact facile, immédiat, la poignée de main sûre et polie, le sourire large, les yeux brillants et attentifs auxquels peu de choses échappent. Cette grève fut un véritable baptême en ce dimanche de juin.

■ **Pascal t'étais-tu imaginé des débuts si mouvementés?**

Jamais. Mais ce fut le meilleur début qui soit: en plein cœur de l'action. Un véritable baptême du feu.

■ **Que t'as apporté cette expérience?**

Cela m'a confirmé l'importance comme syndicat d'être sur le

terrain et proche des personnes aussi sur le plan humain. Vivre une grève n'est jamais facile: il y a des moments d'euphorie qui côtoient des moments de découragement, d'angoisse et d'appréhension. Parce que la lutte du travailleur touche aussi sa propre famille. Etre présent, être à l'écoute et partager espoirs et inquiétudes font aussi partie du travail syndical. La grève sur le bassin suisse de la NLM fut sans aucun doute un enrichissement pour moi et cela m'a permis de connaître les collègues d'autres syndicats avec lesquels nous avons bien collaboré.

■ **Après avoir milité de nombreuses années au SEV, tu es désormais secrétaire syndical. Comment vis-tu ce changement?**

Il y a des choses qui ne changent pas. Je continue ce travail de proximité que j'effectuais comme militant. D'un autre côté, je me rends bien compte qu'en tant que secrétaire syndical j'ai des responsabilités que je n'avais pas auparavant. Je suis désormais dans la peau de celui qui doit trouver des solutions et assister les membres à 360°. En tant que militant, je pouvais en quelque

sorte déléguer la recherche de solutions aux problèmes ou aux conflits, maintenant c'est à moi de les résoudre.

■ **Dans quel état d'esprit comptes-tu affronter ce nouveau défi? As-tu déjà des idées sur ta façon d'agir?**

Je suis plein d'enthousiasme et ouvert aux défis, mais je suis aussi conscient de mes limites. J'ai donc une envie irrépressible d'apprendre et de combler mes lacunes, en particulier dans les assurances sociales et le droit. Je suis quelqu'un qui aime aller au fond des choses. Et mon nouveau job n'y changera rien. Au contraire. Parce que mon objectif consiste à tout faire pour trouver des solutions. En cette période, j'ai mille idées qui jaillissent dans ma tête, sans doute trop. Je me dis donc qu'il s'agit d'avancer gentiment, pas à pas. Je vais mettre à disposition du SEV ma connaissance du rail, des transports publics et du monde syndical. Les nombreuses années passées au sommet de la pyramide militante m'ont non seulement permis de connaître beaucoup de monde aux quatre coins du pays, mais aussi d'appivoiser les dynamiques internes au SEV. Ce bagage me

■ **Quels sont les problèmes les plus urgents dans le monde ferroviaire?**

Le programme RailFit 20/30 et ses conséquences néfastes pour le personnel des CFF. On

sera fort utile puisque le contact personnel sera toujours central dans le travail de proximité que nous réalisons. Du reste, ayant travaillé de nombreuses années comme chef de train, je suis à même de bien gérer le contact avec les gens, même en situation de stress.

■ **Quelles sont tes priorités en tant que secrétaire syndical?**

Donner toujours le maximum de moi, que ce soit dans les négociations ou la distribution de flyers, en passant par les dossiers individuels ou de politique syndicale. Donner le meilleur de soi, quel que soit le résultat. Je veux pouvoir dire, même si le résultat est modeste: «J'ai fait tout ce que j'ai pu.» Pour moi, il est aussi prioritaire de donner une image positive du SEV, de notre esprit syndical, de notre façon de travailler, car ce sont des éléments constitutifs de l'identité de notre organisation syndicale.

■ **Quels sont les problèmes les plus urgents dans le monde ferroviaire?**

Le programme RailFit 20/30 et ses conséquences néfastes pour le personnel des CFF. On

parle ici de suppression de postes et de restructurations qui ont un impact sur les employé-e-s. La renégociation de la CCT est un autre dossier chaud. Le maintien des conditions d'engagement et de travail sera un réel défi auquel le SEV se prépare avec son habituel sérieux.

■ **En quoi le rail a changé d'après toi?**

J'ai travaillé durant 27 ans comme cheminot. J'en ai vu passer de l'eau sous les ponts. Que dire? Il y a eu de nombreux changements. A commencer par la pression quotidienne sur le dos du personnel. Les attentes, les exigences et les demandes de hausse de productivité ont augmenté. Tout ceci dans un climat de courses aux économies qui frappe principalement le personnel. La culture d'entreprise des CFF a aussi muté, eux qui depuis quelques années ont inauguré un style de gestion des ressources humaines dans une optique productiviste, laissant de côté la valorisation du personnel. Des employé-e-s qui participent aux succès de l'entreprise grâce à leur motivation et leur expérience. Les CFF ne sont pas privatisées, même s'ils



Pascal Fiscalini dans son nouveau bureau de Bellinzzone, surnommé Bureau Van Gogh: parois bleu ciel devant lui, surface jaune dans le dos.

sont une SA. Ils appartiennent entièrement à la Confédération. Mais leur gestion ont tout du privé.

■ **Aujourd'hui, tous les syndicats sont confrontés au départ d'une génération entière à l'histoire syndicale souvent liée à l'immigration. Les syndicats peinent généralement à recruter, en particulier chez les jeunes. As-tu des recettes?**

Les syndicats, en Suisse comme à l'étranger, est en pleine mutation. Le néolibéralisme qui prône les processus de libéralisation, a chamboulé moult règles et les rapports de travail. Les changements technologiques et le numérique sont d'énormes défis pour chaque syndicat parce que les conséquences pour le personnel seront de taille. Il va de soi qu'un syndicat ne peut pas apporter les mêmes réponses qu'il y a 30 ans. Il coule aussi de source que les travailleurs et travailleuses s'attendent à un changement de paradigme. Bien sûr, chaque secteur a sa propre histoire, mais l'objectif premier d'un syndicat consiste

■ **Le monde du travail a énormément changé. Au Tessin, le marché du travail est sous pression. Qu'en penses-tu?**

La pression sur le monde et le marché du travail est palpable au Tessin et on peut le lire sur les visages de nombreuses personnes. L'impact d'un géant comme la Lombardie est énorme et source de conflits. De nombreux employeurs pro-

fitent des écarts entre les devises, exploitant de fait la main-d'œuvre, générant des effets pervers sur le marché du travail duquel sont exclus de nombreux résidents. Lesquels, au lieu de s'en prendre au système, ont tendance à en tenir injustement pour responsables les frontaliers. C'est pourquoi l'ensemble du mouvement syndical tessinois suit avec une extrême attention le projet d'application de l'initiative populaire «Salviamo il lavoro in Ticino» (Sauvons le travail au Tessin) approuvée par le peuple en 2015. Elle demande l'introduction d'un salaire minimum. Pour le Tessin, il est possible de le fixer à 21 fr. de

■ **Quelle sera ta devise? Tenir dur, toujours. Même quand les choses ne vont pas comme elles devraient ou comme je l'aimerais.**

■ **Comment as-tu été accueilli?**

Par une fête de couleurs (rires). On a pu repeindre le Secrétariat de Bellinzzone, personnalisant chaque bureau. Et nous avons bien ri en parlant de chromothérapie. Tu vois, on crée aussi des liens avec ces moments emplis de complicité.

■ **Tu as été engagé pour remplacer Pietro Gianolli, «un pan d'histoire» du SEV? Ça te fait quoi?**

Dans ce genre de situations, on ressent toujours une espèce de crainte, en particulier en raison de l'énorme expérience de Pietro et de son enviable maîtrise des assurances sociales. On a affaire à un collègue qui a vraiment donné énormément au SEV.

■ **Quelle sera ta devise? Tenir dur, toujours. Même quand les choses ne vont pas comme elles devraient ou comme je l'aimerais.**

■ **Comment as-tu été accueilli?**

Par une fête de couleurs (rires). On a pu repeindre le Secrétariat de Bellinzzone, personnalisant chaque bureau. Et nous avons bien ri en parlant de chromothérapie. Tu vois, on crée aussi des liens avec ces moments emplis de complicité.

## PASSIONS, VICIES ET VERTUS

Marié à Christine pour son second mariage, Pascal Fiscalini (né en 1968) a deux enfants et est déjà grand-père. D'abord cuisinier de formation, il arpente ensuite les chemins de fer comme chef de train. A force, il décide de voyager autrement. Cette passion du voyage, il la partage avec Christine, excellente planificatrice d'itinéraires. Pascal adore aussi

cuisiner et jardiner chez lui à Cresciano. Curieux et positif, il a le verbe et le contact faciles. Fumeur pensif de pipe - ne pas le déranger dans ces moments-là - il n'hésite pas à se fondre dans la nature pour recharger ses batteries.

Françoise Gehring

## Sondage CCT CFF et CFF Cargo

«Les négociations de la CCT qui débiteront en 2018 ne seront pas une promenade de santé.»

Manuel Avallone



# «Les résultats démontrent la qualité du travail syndical»

Le SEV a sondé ses membres CFF en vue des négociations CCT de l'an prochain. Le but étant d'établir un cahier de revendications en phase avec les besoins des membres. Avec une participation de 36%, les résultats sont particulièrement réjouissants. Dans ce dossier, nous présentons les principaux résultats et Manuel Avallone, en charge des dossiers CFF, porte un regard sur les négociations CCT à venir.

Plus d'un tiers des membres sondé-e-s ont participé à l'enquête menée par l'Institut GfK sur mandat du SEV. Alors que le cahier des revendications du SEV sera débattu par la Conférence CCT CFF et CFF Cargo le 2 novembre, le sondage apporte des enseignements sur les besoins du

personnel CFF et sur l'importance du travail syndical effectué par le SEV. Entretien avec le chef des négociations Manuel Avallone, vice-président du SEV.

**Manuel, que retiens-tu en priorité de ce sondage auquel ont répondu 4730 membres?**

Tout d'abord que 68% des per-

sonnes sondées estiment que la CCT est bonne. Mais il y a mieux: les améliorations obtenues lors des dernières négociations CCT – la hausse des indemnités du dimanche ou les possibilités de départ en retraite anticipée - ont eu de meilleurs résultats qu'il y a 4 ans! Cela démontre la qualité de notre travail syndical,

puisque nous avons obtenu des améliorations sur des points importants pour le personnel.

**Tu évoques un élément fondamental, la nécessité d'impliquer les membres pour les revendications...**

Oui, car de la sorte nous avons un mandat clair - celui de la

conférence CCT - qui peut s'appuyer sur les besoins réels des membres. Et le très bon taux de participation nous conforte dans cette voie! D'après l'institut de sondage GfK, avec 36% de réponses, nous sommes au-dessus de la moyenne pour ce genre d'enquête.

En outre, l'analyse qualitative

des quelque 1000 commentaires reçus nous montre que les membres apprécient cette consultation. Ils veulent être pris au sérieux, ils souhaitent que le SEV soit là pour leurs doléances, pour défendre leurs intérêts.

**S'il est vrai que le SEV est là pour eux, sans eux le SEV n'existerait pas...**

Les négociations de la CCT qui débiteront en 2018 ne seront pas une promenade de santé. Nous le savons car dans le cadre des mesures RailFit 20/30, les CFF veulent économiser 500 millions dans le personnel, y compris dans les coûts de la CCT. Pour défendre la CCT et obtenir des améliorations, il faudra se mobiliser. C'est un autre enseignement important: 41% des sondés se disent prêts à participer à des assemblées ou à des manifestations. Nos membres ont déjà montré leur capacité à se battre notamment en fin d'année dernière lorsqu'il s'est agi de défendre

l'invalidité professionnelle et les cotisations-risques à la Caisse de pension. Maintenant, la priorité va à la sensibilisation de l'importance de cette CCT.

**Il ressort également du sondage que les sondé-e-s sont**

**satisfaits de leurs conditions de travail. Y a-t-il vraiment besoin de se mobiliser?**

Ce serait une immense erreur de se contenter du statu quo! Comme déjà dit, les CFF vont attaquer la CCT qu'ils jugent trop généreuse par rapport au marché. Il faut ensuite différencier les résultats. Chez CFF Cargo, le climat est clairement moins bon que dans les autres Divisions et ce n'est guère une surprise. Les réorganisations s'y succèdent sans discontinuer depuis plus de 10 ans. Et puis, même si les membres se disent plutôt satisfaits de leurs conditions de travail, la marge d'amélioration est bien réelle.

**On a justement demandé à nos membres de fixer des priorités pour les négociations. Quelles sont-elles?**

Les salaires tout d'abord et notamment les possibilités de progression qui ne sont pas satisfaisantes. En outre, et nous le savions, les garanties salariales négociées par le SEV lors de l'introduction de ToCo sont intouchables car elles étaient la contrepartie à l'acceptation du nouveau système salarial. Il est donc hors de question de faire dépendre des améliorations dans la progression salariale d'un quelconque compromis

sur les garanties.

**Les prestations sociales négociées en 2014 ont bondi dans le sondage et pourtant les besoins en la matière semblent encore d'actualité. Comment l'expliques-tu?**

Les possibilités de départ en retraite anticipée ont obtenu 17 points de plus qu'il y a quatre ans. C'est énorme. Mais cette progression ne signifie pas encore que le résultat obtenu est bon. Il y a de la marge de progression liée à la fatigue ressentie en fin de carrière dans un monde du travail qui se durcit.

**Dans les commentaires reçus, on peut vérifier la nécessité du contrat social, cette protection contre le licenciement que certains jugent obsolète...**

Oui et son importance a augmenté pour nos membres. L'incertitude liée à la perte de l'emploi dans des professions de monopole et les risques liés à RailFit 20/30 rendent encore plus nécessaire la protection contre le licenciement.

**Parmi les besoins d'action, il y a aussi l'évaluation du personnel. Qu'est-ce qui cloche?**

Les personnes sondées esti-

«Je remercie le SEV pour son immense travail. Sans lui, les conditions de travail seraient encore plus mauvaises aux CFF.»

Commentaire tiré du sondage

«Le jour où nous perdrons la protection contre le licenciement, nous ne serons plus des travailleurs, mais des esclaves exposés à l'arbitraire.»

Commentaire tiré du sondage

«Le SEV doit être plus dur et moins disposé au compromis. Nous devrions nous mettre en grève pour que nos revendications aboutissent.»

Commentaire tiré du sondage

«Ce sondage est une excellente initiative. Ainsi, on se sent pris au sérieux.»

Commentaire tiré du sondage

ment que l'évaluation se passe correctement. Par contre 61% des sondé-e-s considèrent que l'instrument n'est pas bon. Et l'on constate notamment que les jeunes entre 15 et 29 ans et les personnes qui sont aux CFF depuis moins de 4 ans souhaitent un lien plus fort entre le salaire et l'évaluation.

novembre. Les négociations débiteront début 2018 et devraient se terminer avant l'été pour une entrée en vigueur le 1er janvier 2019. La CCT serait valable quatre ans.

Mais avant cela, nous allons rencontrer nos membres et les non-membres pour les sensibiliser à la qualité de cette CCT!

Vivian Bologna

**Maintenant que les résultats sont connus, que va-t-il se passer?**

La Conférence CCT doit établir un cahier de revendications le 2

## LES PRINCIPAUX CHIFFRES DU SONDRAGE

### Les prestations sociales font la course en tête

Le sondage lancé par le SEV auprès de ses membres CFF s'est déroulé du 29 mai au 23 juin. **Le taux de participation s'élève à 36%.**

Les sondé-e-s sont globalement satisfaits de leurs conditions de travail avec une note de 65 (sur 100 possible, au-dessus de 80 le résultat est jugé très bon). Ce chiffre est stable par rapport à 2013. Chez Cargo la note est clairement plus basse avec 56 points.

**La CCT est bien notée avec 71 points.** Il n'y a pas de comparaison possible avec 2013 car cette question n'avait pas été posée il y a quatre ans. Parmi les thèmes évalués, ce sont les prestations

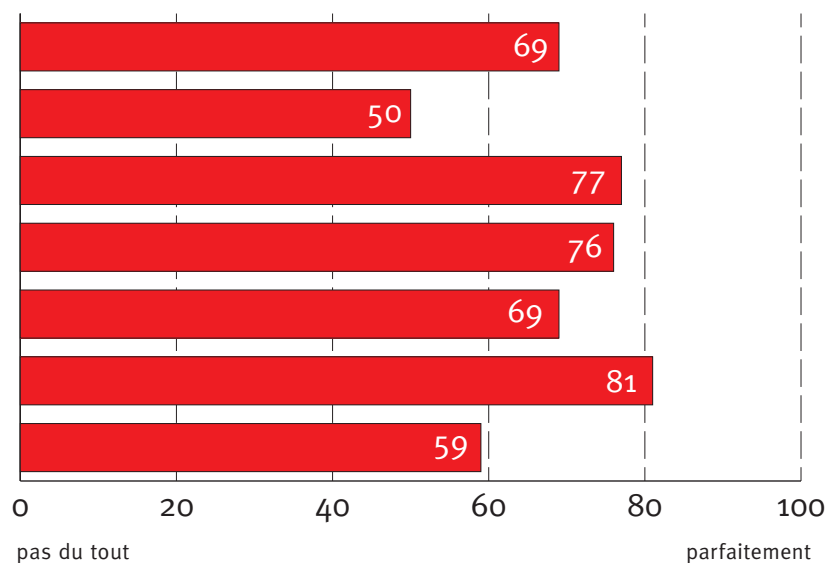
sociales qui obtiennent les meilleures notes (69 pts), avec en particulier des hausses importantes pour les retraites anticipées (+17 pts à 50) et la protection contre le licenciement «Contrat social» (+7 à 77). Dans ce domaine, il faut noter que les congés parentaux obtiennent de bien meilleurs résultats qu'en 2013. Le congé paternité qui est passé de 5 à 10 jours dans la CCT actuelle après les dernières négociations obtient 6 points de plus qu'il y a 4 ans (à 69 pts). Le congé maternité de 18 semaines (contre 16 auparavant) obtient un très bon 81 pts (+4). Pourtant, on constate que ce sont surtout les 50 – 65 ans qui attribuent

des bonnes notes, tandis que les 15-29 ans sont moins enthousiastes. Pour eux, le congé paternité doit absolument être amélioré. Derrière les prestations sociales, on trouve le temps de travail et l'organisation du travail (67 pts). A noter que dans la gestion du temps de travail, les possibilités de travail à temps partiel ont grimpé de 7pts (à 67). Reste que les hommes notent clairement moins bien que les femmes ce thème (64 vs 78). Cet item est suivi par la protection de la santé et la sécurité au travail (63 pts), le perfectionnement professionnel (59 pts), le salaire et les indemnités (56 pts) et l'évaluation du personnel (51).

### Evaluation moyenne

#### Prestations sociales

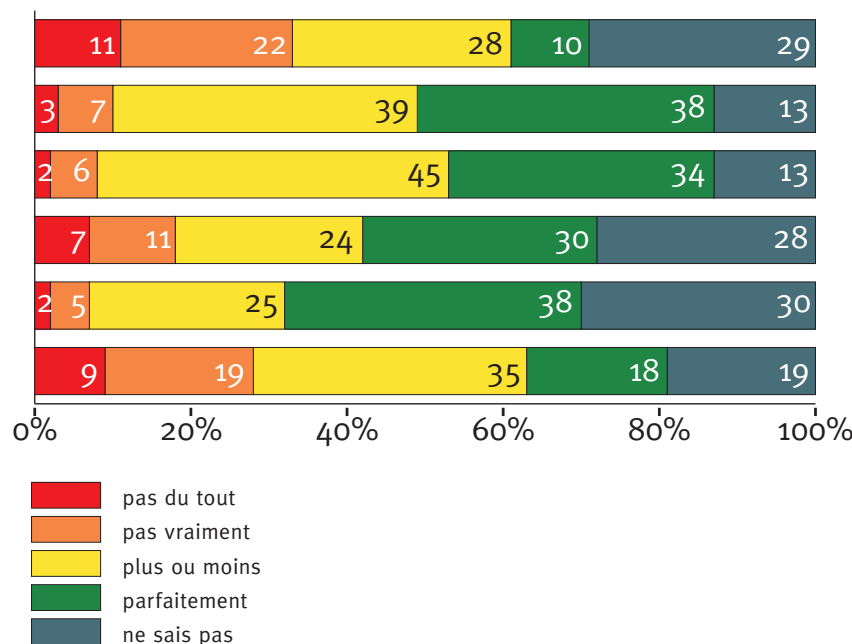
- Les possibilités actuelles de prendre une retraite anticipée sont suffisantes. 69
- Le «Contrat social» (protection contre le licenciement) correspond à mes besoins. 50
- Les prestations en cas de maladie ou d'accident sont satisfaisantes. 77
- Le congé paternité actuellement en vigueur (10 jours) est suffisant. 76
- La réglementation appliquée en cas de maternité est correcte. 69
- La conciliation entre vie professionnelle et vie familiale est garantie de manière adéquate aux CFF. 81
- La conciliation entre vie professionnelle et vie familiale est garantie de manière adéquate aux CFF. 59



### 2017/13

- +17
- +7
- +3
- +6
- +4
- +2

### Répartition des réponses



Les prestations sociales de la CCT obtiennent les meilleures notes dans le sondage réalisé par le SEV auprès de ses membres. Mention spéciale pour les retraites anticipées dont la progression a été énorme. A droite, la répartition des réponses en %.

Mécaniciens de locomotives BLS. Les dessous de l'«histoire des WC»

# Une profession sous pression

**Il s'agit d'une histoire comme les aime la presse de boulevard.**

Le 24 août, le journal « 20 Minuten » titrait: «Les mécaniciens de locomotives BLS devront bientôt vidanger eux-mêmes les WC du train.»

**Idee prématurée**

René Knöpfel, président de la section LPV BLS est au courant du contexte. «Ce n'est pas une affaire de matières fécales, mais de considération.» L'opposition massive des mécaniciens de locs a fait prendre conscience au directeur de la production ferroviaire qu'il était plus sage de renoncer.

**Composante symbolique**

Pour René Knöpfel, il apparaît clairement que, dans les deux camps, une importante composante symbolique est entrée en jeu. Les chemins de fer



René Knöpfel, président de LPV BLS.

souhaitent augmenter la productivité des mécaniciens de locomotives. Prenons par exemple le S1: le laps de temps entre l'arrivée du train à Thoune et son départ direction Fribourg pourrait être utilisé «de manière judicieuse», autrement dit de manière productive. Ainsi, pour compenser la prochaine fermeture

de l'installation fixe de vidange et de remplissage du dépôt de Berne Aebimatte, on construirait des installations décentralisées de remplissage et de vidange à Thoune, Neuchâtel et Berthoud, et on demanderait aux mécaniciens de locomotives, durant leur «temps d'attente», d'effectuer ces menus travaux de vi-

dange.

**Problèmes pratiques en suspens**

Mais comment cela se ferait-il en pratique? Les mécaniciens de locomotives courent-ils désormais dès leur arrivée à Thoune vers un système d'armoires, pour en extraire des gants et des habits pour se protéger contre les salissures, avant de retourner à leur train, de le manœuvrer et d'en descendre entre deux manœuvres pour accrocher les tuyaux? Est-ce vraiment pour faire ça qu'ils ont suivi une formation de quatre ans? Et je ne parle même pas du temps à disposition, beaucoup trop court. Les mécaniciens de locomotives craignent que la vidange des WC ne soit qu'un premier pas. «D'ici vingt ans, serons-nous obligés de nettoyer tout le train? Nous n'avons pas pu faire autrement que de donner

un signal clair, d'enclencher le feu rouge», explique René Knöpfel.

**Les membres très intéressés**

L'invitation à participer à une assemblée a été suivie par plus de 50 membres de la LPV BLS. Ils ont débattu de la meilleure manière de réagir: une résolution et une récolte de signatures? Finalement, il s'est avéré que ce ne serait pas nécessaire: l'installation de vidange sera certes construite à Thoune, mais elle sera exploitée par du personnel de nettoyage. René Knöpfel reste sur ses gardes: «Le projet n'est que reporté, pas supprimé», précise-t-il. Après l'échec de cette tentative, l'entreprise cherchera certainement d'autres possibilités «d'accroître la productivité». pan/mg

L'épidémie d'«ubérisation» se propage toujours plus. Les coursiers disent leur raz-le-bol.

# Coursiers à vélo uber-lassés

**Le terme «ubérisation» est devenu le symbole de conditions de travail où les charges et les risques sont reportés sur les employé-e-s.**

Quiconque travaille en tant qu'employé a droit à un contrat, à un travail régulier, à un salaire régulier, à des vacances, à un décompte de cotisations de sécurité sociale, à une assurance-accidents et au maintien de son salaire en cas d'accident ou de maladie. Il y a toujours des entreprises qui tentent de contourner cette situation juridique pourtant explicite en déclarant que leurs employés sont «en train de devenir des indépendants». Le service de coursiers à vélo Notime est un exemple

flagrant de ce genre de truquage.

Le conflit qui oppose les coursiers/coursiers à vélo de Notime à l'entreprise dure depuis déjà deux ans. Les employés s'opposent à ce que leur employeur les considère comme des travailleurs «en train de devenir des indépendants». Ils exigent le versement de leurs cotisations sociales à titre ré-

troactif, une assurance-accidents et la prise en charge par l'employeur des frais pour leur vélo et leur téléphone portable. Ils réclament en outre une convention collective de travail.

**«Entretiens individuels»**

Notime est enfin disposé à entrer en matière sur les revendications des coursiers. Du mo-

ins en apparence. Certes, des contrats de travail vont désormais être établis. Mais l'entreprise se refuse à entrer en pourparlers avec les délégués du personnel: il n'y aura que des entretiens individuels et, en contrepartie des contrats qu'elle accepte d'établir, l'entreprise contraindrait les coursiers à renoncer à toutes les revendications formulées jusqu'ici.

**Un partenaire peu fiable**

A cela s'ajoute le fait que, à maintes reprises, l'entreprise a rapidement fait capoter les entretiens. Pas vraiment de bon augure pour une collaboration fiable.

C'est pourquoi les coursiers ont décidé de rendre public leur mouvement de protestation et de porter le débat dans la rue. Ils estiment qu'il faut mettre fin à cette «ubérisation» et qu'ils ont le droit de travailler dans des conditions équitables.

Les employés de Notime sont soutenus dans leurs revendications par le SEV, Syndicom et Unia. Soutenus par des professionnels, ils auront nettement plus de chance de l'emporter dans ce conflit.

Peter Anliker/mg



Les coursiers et coursiers à vélo de «Notime» ont manifesté à Berne, soutenus par les syndicats.

## Communication SEV

## Hello Karin!

Coup de jeune à la rédaction alémanique ! Depuis un an, Karin Taglang était stagiaire au SEV dans le cadre de la succession de Peter Moor. Depuis la mi-juin, la Zurichoise est officiellement rédactrice du journal en compagnie de Peter Anliker, Markus Fischer et Anita Merz. Elle s'occupe également du Facebook du SEV. Karin a terminé un Bachelor en études de langues et s'occupe dans son temps libre - avec beaucoup de succès! - d'Irish Dance qu'elle pratique à un très



haut niveau. Karin Taglang travaille à 60%.  
SEV

## Projet « Profils professionnels Operating » à la Division Voyageurs

## Immense démotivation

**Le domaine P-Operating des CFF souhaite introduire jusqu'à la fin de l'année de nouveaux profils professionnels dans les secteurs de la maintenance, des nettoyages, des manœuvres, de la logistique et de l'industrie des véhicules. Le SEV et la Commission du personnel exigent des correctifs, mais Operating n'en a cure et applique ses mesures.**

En juillet 2017, au sein du comité de suivi le SEV critiquait surtout (voir aussi notre édition n°13):

- le manque de clarté et l'irréalisme de certains profils professionnels, notamment en ce qui concerne la délimitation des quatre nouveaux niveaux des techniciens de maintenance
- le manque de transparence et d'intelligibilité dans la classification des fonctions et dans l'attribution des nouvelles fonctions aux employés
- la rétrogradation de 227 des 2774 employés concernés, car nous soupçonnons que les exigences qui leur sont imposées ne sont absolument pas plus basses

Jusqu'à aujourd'hui, les RH se sont refusées à fournir ces descriptions de poste au SEV. Mais par le biais de ses membres, le SEV a bien entendu pu y accéder. Ce que Jürg Hurni, secrétaire syndical, y a découvert, suscite de nombreuses interrogations. Dans la plupart de ces descriptions on trouve notamment une habilitation à effectuer des tâches spéciales qui est formulée ainsi: «A la demande de son supérieur hiérarchique, effectue des tâches (spéciales) à responsabilité technique». Jürg Hurni avertit: «Ainsi, pour des tâches plus exigeantes, on pourra faire appel à n'importe qui, mais sans lui donner le niveau d'exigences requis par la complexité de la tâche.» Parfois, la nouvelle de-



scription de poste n'est pas remise à l'employé, et fréquemment l'ancienne non plus. «Rien n'est fait dans la transparence», crie Jürg Hurni. «Dans ces conditions, on ne sait pas très bien ce qui change concrètement dans ces tâches et pourquoi le niveau d'exigences baisse.» C'est la raison pour laquelle le SEV et la CoPe demandent aux employés d'exiger de leurs supérieurs qu'ils leur montrent ce qui a changé dans les exigences en question.

On nous a aussi rapporté que, lors des entretiens individuels, les chefs (chefs) d'équipe n'ont pas été en mesure de répondre à beaucoup de questions. De nombreux employés, mais également des chefs (chefs) d'équipe, ont dû subir la pression de leurs supérieurs pour qu'ils signent immédiatement la nouvelle description du poste, au risque de perdre leur emploi s'ils refusaient. Ou, s'ils refusaient telle ou telle tâche, on leur a fait comprendre que l'on considérerait cela comme un refus de travailler qui entraînerait des sanctions prévues par le droit du travail. Or, au sein du comité de suivi, les CFF avaient assuré aux partenaires sociaux que personne ne perdrait son emploi en raison de ce projet, que le délai pour la signature serait le 30 septembre et que tous les employés auraient le droit de recourir contre leur nouvelle fonction. Les CFF pourront ensuite statuer sur le recours, leur décision pouvant à son tour être contestée auprès du Tribunal administratif fédéral.

Le cas échéant, les membres du SEV y seront soutenus par le syndicat, pour autant qu'ils fassent une demande d'assistance juridique. De nombreuses demandes sont déjà parvenues au SEV, bien qu'aucune ordonnance n'ait encore été rendue. Le SEV a également entendu dire que, pour les attributions de fonctions, on avait tout simplement ignoré les formations internes et l'expérience professionnelle, qui s'étend parfois sur de longues années.

## Des profils professionnels superficiels

«De toute évidence, la manière exacte dont on a délimité les niveaux n'est pas claire», déclare Christoph Geissbühler, membre de la CoPe de la Division Voyageurs. «Au vu de la façon dont on a abordé ce projet, nous avons l'impression qu'il s'agit d'abord d'un moyen pour réaliser des économies sur les coûts du personnel», déclare Manuel Avallone, vice-président du SEV. Le SEV vérifiera également avec précision que l'introduction des nouveaux profils professionnels ne supprime pas la possibilité pour les employés de prendre une retraite anticipée selon le modèle «Valida». Certaines modifications des tâches et les 727 reclassifications vers le haut pourraient en effet avoir cette incidence. Après la Suisse alémanique, des séances devraient avoir lieu à Genève et au Tessin. Personnes de contact: juerg.hurni@sev-online.ch, christoph.geissbuehler@sev-ts.ch.

Fi/mg

## EXPOS

## «Tous les billets, svp!»

■ Du 9 août au 1er octobre  
Musée Gutenberg à Fribourg.  
www.gutenbergmuseum.ch

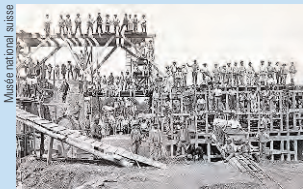
Durant de nombreuses années, ils étaient le symbole des transports ferroviaires: les billets en carton. Mais quelle histoire cachent-ils? Comment ont-ils été créés? Lu et ma: fermé.



## Le Travail. Photographies de 1860 à nos jours

■ Du 24 mars au 15 octobre  
Château de Prangins. www.le-travail.chateaudoprangins.ch/

La nouvelle exposition temporaire questionne l'évolution du travail à travers un remarquable ensemble de photographies en grand format.



## 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 Gianoli, Anita Merz, Patrizia Pellandini, Yves Sancey, 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: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrütli 44, 8712 Stäfa, kontakt@fachmedien.ch 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.fachmedien.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 28 septembre 2017. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 21 septembre à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 19 septembre à 10h.



## ■ Commission centrale ZPV

### Agent-e-s de train muselé-e-s?

Le projet pilote sur l'accompagnement de la clientèle 2020 touche à sa fin. La ZPV propose des séances d'information à Zurich et à Genève, afin d'avoir connaissance du déroulement de ce projet. Nous entreprenons ensuite d'autres démarches pour voir ce qui est applicable et ce qui ne l'est pas. L'effectif de nos membres stagne. Pour recruter, nous avons besoin du soutien de chacun de nos membres.

Il est inacceptable que des employés ne puissent pas s'exprimer librement. Il arrive encore que des employés soient convoqués au bureau pour avoir exprimé leur opinion envers leurs supérieurs. Il ne doit pas en aller ainsi! On dit toujours que nous formons une unité. Comment se fait-il que nous n'ayons pas cette impression? En effet, quand nous faisons tout comme il faut, nous formons certes une grande famille très unie. Mais dès qu'on

soulève les problèmes, on essaie de faire taire les gens. Nous ne nous laisserons pas museler: nous nous battons pour faire entendre notre voix et faire valoir nos droits.

Les feuilles de présence pour les collaborateurs à temps partiel ont été réactivées dans le logiciel de planification SOPRE. La Cope a demandé un peu de temps pour l'introduction du nouvel assistant électronique ELAZ.

Quand peut-on procéder à l'examen de l'OFT? Avant l'examen, il n'est pas permis d'organiser des tours de service. En revanche, après l'examen il peut y avoir une prestation, mais pas de Z-tour. Si on souhaite ne pas travailler, on se voit créditer d'un bonus de six heures, mais on n'a pas le droit de rentrer chez soi: on doit en effet utiliser ce temps à sa place de travail et le considérer comme temps d'apprentissage sur le LMS etc.

## ■ Sous-fédération AS

### Examens périodiques reconnus en tant que congé-formation

Il est désormais établi que les cours de préparation aux examens périodiques pour opérateurs du trafic ferroviaire, organisés par AS sont officiellement reconnus en tant que congé-formation. Après discussion avec les CFF, c'est désormais confirmé: notre offre en matière de formation est un complément aux cours officiels des CFF. Des inexactitudes dans une newsletter des CFF (Lausanne) seront rapidement corrigées et les congés-formation seront accordés en conséquence. Là où cela ne serait pas le cas, les membres concernés peuvent prendre contact avec le président central, Peter Käppler. Prochains cours de préparation : **Samedi 4 novembre**, Hôtel Banana City, Winterthour, **Lundi 15 janvier**, Hôtel Olten, Olten

**Lundi 12 février**, Ecole Club Migros, Winterthour.

Le résumé du programme des cours peut être consulté en ligne. Il est également possible de s'inscrire par courriel à [i@as-online.ch](mailto:i@as-online.ch). Le nombre de participants étant limité, il est conseillé de ne pas tarder pour s'inscrire.

#### Examens de langue pour opérateurs du trafic ferroviaire

A partir de 2017, durant les mois et les années à venir, les opérateurs du trafic ferroviaire de quelques secteurs, de même que ceux des trains régionaux de Bâle, devront passer des examens de langue. Il s'agit d'une exigence imposée par l'OFT pour l'accession à cet emploi où les personnes sont appelées à réguler la circulation ferroviaire dans

une région plurilingue. Après avoir effectué quelques examens, des membres nous ont signalé des bizarreries sur les raisons de leur échec. Nous avons pu obtenir des CFF que désormais, avant de se présenter aux examens, les candidats devraient suivre et réussir un cours de langue niveau A1. Le temps consacré à cette formation sera reconnu comme temps de travail, soit dans les créneaux horaires disponibles, soit d'entente avec la hiérarchie. A l'avenir, nous continuerons de recueillir les commentaires de nos membres et, le cas échéant, nous ne manquerons pas d'intervenir auprès des CFF.

*Alex Bringolf, Branche AS Infrastructures, Peter Käppler, président central AS*



## L'argent Reka pour des vacances en Suisse plus avantageuses.

Procurez-vous de l'argent Reka à prix réduit et utilisez-le pour payer les prestations et services de nombreux hôtels, des transports publics et de nombreuses remontées mécaniques dans toute la Suisse. Il existe plus de 9'000 points d'acceptation de l'argent Reka. [reka.ch](http://reka.ch)

Reka, pour encore plus.

**reka**

**7%**  
de rabais!

### Argent Reka : au SEV avec rabais

Les membres SEV peuvent obtenir chaque année jusqu'à **CHF 600.- d'argent Reka avec un rabais de 7 %.**

## Sous-fédérations

**Samedi 28 octobre** ■ **AS**  
**Branche trafic voyageurs**  
9h30 - 16h30  
Olten, hôtel Olten Journée de branche

Afin de vous soutenir en ces temps difficiles, nous organisons un séminaire sur un thème d'actualité: Comment gérer le stress et les craintes liés aux changements professionnels. Objectifs: connaître la manière de gérer le stress et les changements et formuler des demandes concrètes à l'attention du syndicat. Contenu: Des changements toujours plus rapides dans les profils professionnels / les craintes qui y sont liées / pression, stress / insécurité Comment gérer la numérisation. Oratrices: **Astrid Mehr, Christine Michel** Public-cible: membres AS du trafic voyageurs Le nombre maximum de participants est limité à 50 personnes. Les inscriptions seront prises en compte selon l'ordre d'arrivée. Réservez cette date et annoncez-vous auprès de: p@as-online.ch  
**Peter Käppler, Président central AS, Clemens Cola, Responsable Branche Voyageurs**

**Samedi 4 novembre** ■ **VPT**

Journée VPT Romandie à Clarens. Plus d'informations sur [www.vpt-online.ch](http://www.vpt-online.ch)

## Sections

**Mercredi 27 septembre** ■ **ZPV Jura**  
Assemblée extraordinaire suite aux adhésions et aux nouvelles motivations!  
19h30  
Restaurant de la Tour Rouge  
Delémont

Ordre du jour: 1. Salutations. 2. lecture du P.V. de la dernière assemblée. 3. Situation de la section. 4. Proposition de séparer les cadres des employés par la création d'une sous-fédération spécifique pour eux. 5. Élections intermédiaires. a) Nomination d'un Président de section ZPV. b) Nomination d'un/d'une secrétaire c) Nomination d'un caissier. 6. Divers

**Vendredi 6 octobre** ■ **GESTL**

CHANGEMENT DE DATE: Report de notre grande ouverture de la cave du 29.9 au 6 octobre.

## Jeunesse

**Samedi 23 septembre** ■ **Tour à vélo**  
[www.sev-young.ch](http://www.sev-young.ch)  
Neuchâtel

La jeunesse du SEV défie la barrière de röstis et organise une journée à vélo bilingue. Nous nous rencontrerons à 9.45 heures à Neuchâtel et pédalerons tous ensemble jusqu'à Berne. Nous traverserons le Seeland et longerons le Wohlensee. Grâce à un échange intense et constructif entre jeunes Romands et Suisse-allemands, nous casserons la barrière des langues et arriverons à Berne en fin d'après-midi, où nous étancherons notre soif. Prost!

**Samedi 28 octobre** ■ **Voyage en train à travers le Centovalli**  
[www.sev-young.ch](http://www.sev-young.ch)

ccompagne-nous dans ce voyage à travers une nature authentique, des montagnes abruptes et des chutes d'eau spectaculaires! Le train du Centovalli entre Domodossola et Locarno est réputé. Nous passerons dans de nombreux petits villages et traverserons de merveilleux paysages forestiers. Ce voyage restera gravé car il se déroulera dans une ambiance cool avec une jolie troupe de jeunes. Naturellement, le programme sera complété selon les envies...

## Décès

**Gauthier Colette**, veuve de René, Lutry; décédée dans sa 87e année. PV Vaud.

**Giauque Edith**, veuve de Raymond, Porrentruy; décédée dans sa 88e année. PV Jura.

**Gloor Lilly**, veuve de Rodolphe, Lausanne; décédée dans sa 91e année. PV Vaud.

**Marchon Daniel**, monteur LC, La Chaux-de-Fonds; décédé dans sa 54e année. VPT

Neuchâtel TN.

**Morard Roland**, Agent au routement, Marly; décédé dans sa 54e année. VPT tpf Réseau urbain.

**RoCHAT André**, chef de service, Le Pont; décédé dans sa 84e année. VPT Nord Vaudois.

**Schwab Roland**, Yverdon-les-Bains; décédé dans sa 74e année. VPT TL.

## Pensionnés

**Mardi 19 septembre** ■ **PV Fribourg**  
Sortie automnale

Départ de Fribourg, gare routière, à 9 h 38 (bus 233), Arconciel village ar. 9 h 57. Rendez-vous à 10h sur le parking situé devant le restaurant des Trois Sapins.

**JeuDi 19 octobre** ■ **PV Jura**  
Marche

**Mercredi 20 septembre** ■ **PV Neuchâtel**  
Sortie d'automne  
Buvette  
FC La Sagne

**JeuDi 21 septembre** ■ **PV Bienne CORRECTION**  
Assemblée des membres  
Restaurant  
Bahnhof à Brügg

**Mercredi 4 octobre** ■ **PV-Vaud**  
Assemblée des membres

Espace Dickens, Av. Dickens 4 (à côté du secrétariat SEV / 14h

**JeuDi 5 octobre** ■ **PV Bienne**  
Rendez-vous à la gare de Bienne 8h40, voie 7 Randonnée d'automne le long de l'Ilfis

**Vendredi 13 octobre** ■ **PV Valais**  
[www.sev-pv.ch/wallis-valais](http://www.sev-pv.ch/wallis-valais)  
100 Jahre PV Wallis

**Mardi 17 octobre** ■ **PV Genève**  
Assemblée de section  
UOG place des Grottes 3 Genève (14h30)

Sortie automnale le long du sentier panoramique de Monternau à Arconciel. Parcours facile de 1h 15 environ en forêt avec apéro en cours de route. A l'issue de cette marche tranquille, repas en commun au restaurant des Trois Sapins pour le prix de 20 francs (repas et boissons à la charge des participants). Cafés offerts par la section. Possibilité de participer au repas seulement. Dans ce cas, rendez-vous à 12 h 15 au restaurant. Inscriptions jusqu'au vendredi 15 septembre 2017 auprès de Joël Terrapon, tél. 026 660 53 70 (mail : terrapon.joel@bluewin.ch ou de Eric Pont, tél. 026 660 59 63 (mail : niric@sunrise.ch). Cette sortie a lieu par n'importe quel temps  
**La commission d'animation**

La marche du mois d'octobre est reportée du jeudi 12 au jeudi 19 octobre 2017.

La Buvette du FC La Sagne se trouve à 20 minutes de marche de la gare. Transport organisé dès la gare de la Sagne pour les personnes à mobilité réduite. Local chauffé si nécessaire. Chaque participant apporte son pique-nique. Grils à disposition. Apéritif, soupe aux pois et café offerts. Boissons à prix modérés en vente auprès du cantinier. Inscription pas nécessaire. Neuchâtel dép. 10.29 - La Ch-de-F. dép. 11.04

Ordre du jour selon les statuts. Le Choeur d'hommes des cheminots pensionnés exécutera quelques chants avant la remise des diplômes d'honneur pour les 40, 50, 60 et 70 ans de sociétariat SEV. Ensuite notre président, Ruedi Flückiger, nous donnera des informations sur le déroulement de la fête du jubilé qui aura lieu le 9 novembre 2017. Le reste de l'après-midi sera réservé à la discussion et aux échanges mutuels. Comme toujours, les boissons sont à la charge des participants. Nous vous attendons nombreux.  
**Le comité**

Nous vous invitons à participer nombreux à notre assemblée d'automne 2017. A cette occasion, nous accueillerons notre nouveau président central, **Roland Schwager**, lequel nous parlera des actualités syndicales, de sa vision et des objectifs de la PV pour les années à venir.  
**Le comité**

Bienne dép. 08h.52 jusqu'à Trubschachen avec changement de train à Berne. A l'arrivée, visite du café rest. «Töpferei». La marche de la matinée dure environ 2 heures et nous conduit, sans montée n'y descentes difficiles, le long de la rive gauche de l'Ilfis jusqu'à Langnau. Un repas de midi simple pour Fr.19.- est commandé au rest. «Hirschen». Les sacs à dos sont repris à 14h.15 pour continuer la marche jusqu'à Emmenmatt. Si le temps le permet, la marche peut être prolongée jusqu'à Zollbrück. Chaque participant est responsable de son titre de transport. Avec l'abonnement 1/2 tarif, le mieux est une carte journalière pour tout le réseau «libero» Annoncez-vous jusqu'au 2 octobre à Fritz Lerch, Bielstrasse 80, 2555 Brügg Tel. 032 373 16 73 ou par e-mail: fritzemmi@lerchs.org

L'invitation et le bulletin de versement ont été envoyés aux membres. Les inscriptions sont validées dès que les 10 fr. symboliques sont versés. Délai 30 septembre.

Notre invité du jour sera Vincent Brodard secrétaire SEV. Nous partagerons les actualités syndicales, la camaraderie et un verre pour faire passer le tout!! Il sera encore possible de commander l'agenda SEV 2018.  
**Le comité**

## Angle droit

## La galère du retour de vacances

Existe-t-il un droit à être remplacé pour ne pas retrouver un bureau croulant sous les dossiers à son retour de vacances?

***Si, comme Maria, vous vous rendez compte en rentrant de vos vacances que rien n'a été fait en votre absence sur votre place de travail, que le travail, le courrier et les mails se sont dangereusement accumulés et que cela ne peut plus durer, cet article est à lire absolument.***

Les voilà enfin, les plus beaux jours de l'année : le soleil et le sable fin, ou les sommets alpins et les vallées verdoyantes. Ou encore les villes, l'art, la culture et le shopping. Et surtout, surtout, ne faire que ce qu'on a

envie de faire. Hélas, ils passent tout aussi vite, et bientôt il n'en reste que des souvenirs qu'on emporte avec soi à son travail quotidien.

Maria vient de rentrer de vacances, la peau toute dorée par les caresses du soleil. Mais après deux heures de travail, elle aurait déjà bien besoin de se remettre au vert. Durant les trois semaines où elle était absente, le travail s'est en effet accumulé sur son bureau, la boîte de réception de ses courriels est pleine à craquer, sans parler de la case postale qui déborde. Au bord des larmes, elle explique à son chef que ça ne peut pas continuer ainsi. Pour les prochaines va-

cances, il va falloir prendre des dispositions.

Lorsque le travail prend du retard ou qu'il n'y a personne sur place pour répondre aux clients, une absence devient parfois un vrai problème, car des décisions doivent être prises, des délais doivent être respectés. Dès lors la question mérite d'être posée : existe-t-il un droit à être remplacé ?

Le droit admet le remplacement là où le travail peut tout aussi bien être effectué par une autre personne, mais où la responsabilité reste celle du mandant. On fait la distinction entre remplacement direct et indirect. Dans le droit du travail, il est stipulé que tout employé est en principe tenu d'effectuer en personne les tâches qui lui sont confiées. Ce point exclut donc l'engagement d'un remplaçant. D'un autre côté, l'employeur est tenu d'organiser son entreprise de telle sorte que

les travaux puissent y être effectués durant le temps de travail normal. Pour le bien de l'entreprise, il est donc parfois judicieux d'introduire un remplacement.

Dans son propre intérêt, l'employeur serait donc bien avisé d'introduire des dispositions pour le remplacement de ses collaborateurs partout où les travaux doivent être effectués in time, où les clients s'attendent à trouver un interlocuteur en permanence, et où les délais doivent être respectés. Par ailleurs, les employés ont droit à leurs vacances. Leur absence doit donc être comblée. Du coup, là où il n'y a pas encore de réglementation allant dans ce sens, il vaut la peine d'aborder le sujet au sein de l'équipe et avec la hiérarchie. Moins dans l'intérêt de l'employé que dans celui de l'entreprise.

Le droit de retrouver un bureau qui ne croule pas sous

les dossiers n'existe donc que dans les entreprises qui ont introduit des dispositions pour le remplacement des employés absents. Mais dans les autres cas de figure, il devrait être possible, après concertation avec la hiérarchie, de confier à un remplaçant au moins les travaux les plus importants ou qui sont soumis à des échéances. Pour le reste, il n'est pas interdit de s'organiser personnellement pour que la « corvée des vacances » ne prenne pas des dimensions disproportionnées.

Comme dans beaucoup d'autres domaines de la vie professionnelle au quotidien, tout dépend des rapports de travail dans l'entreprise, raison pour laquelle l'équipe des ressources humaines pourra, le cas échéant, fournir une aide précieuse.

*L'équipe de la protection juridique*

Économisez jusqu'à **10%** de prime

**Je veux les deux.**

Une caisse-maladie online simple et un conseil personnalisé?  
En tant que membre de syndicat SEV, vous avez les deux,  
et pour moins cher. Changez d'assureur en quelques clics:  
[kpt.ch/sev-online/fr](http://kpt.ch/sev-online/fr)

**KPT  
+ CPT**

Construction des voies Maintenance Infra CFF

# Salaires revus à la hausse!

**Les employés, le SEV et la sous-fédération Travaux le savaient depuis belle lurette: le salaire des constructeurs de voies est trop bas, surtout pour les plus jeunes, qui gagnaient nettement moins que dans les entreprises privées. Les CFF viennent de corriger le tir.**

L'analyse était claire: après avoir fait le tour de la situation avec des représentants de la

ligne, les CFF se sont rendu compte que, par rapport au marché, les salaires des fonctions initiales étaient plutôt bas. Afin de rendre la carrière plus attractive, les exigences ont été précisées dans les fonctions de monteur de voies, contremaître et chef de chantier. Les descriptions de poste ont été adaptées au marché. Par une accélération ciblée de leur carrière, les jeunes employés qui ont le potentiel pour accéder aux fonctions clés de contremaître et de chef de chantier, auront désormais la possibilité d'avancer plus vite dans la hiérarchie.

Le SEV se réjouit que les CFF aient enfin non seulement analysé la situation, mais pris des mesures concrètes qui devraient être introduites rapidement. Il y aura de nouvelles fonctions et des salaires plus élevés dès le 1er janvier 2018.

Sur les 350 employés occupant les fonctions cibles, 300 vont en effet toucher des salaires plus élevés. 250 remplissent d'ores et déjà les conditions, et 50 autres vont suivre un peu plus tard. **Uh/mg**



Salaires revus à la hausse: le personnel se réjouit et le SEV aussi.

## COMMENTAIRE

Cela n'était pas arrivé depuis longtemps: j'ai à nouveau l'occasion, que dis-je, le devoir de vanter les mérites des CFF! En général, le SEV a plutôt le sentiment que, lorsque nous relevons des problèmes, notamment des problèmes de salaire dans certaines catégories professionnelles, et que nous jugeons nécessaire d'agir, les responsables des CFF réagissent par principe en faisant la sourde oreille et, pour être sûrs de ne rien entendre, se bouchent encore les oreilles avec des tampons. Aujourd'hui, les CFF agissent pour les constructeurs de voies. Sur les 350 employés du secteur, 300 vont en effet toucher des salaires plus élevés. De quoi se réjouir, même si ces nouvelles conditions salariales ne font que correspondre aux exigences normales dans la branche. Deux remarques s'imposent: tout d'abord, espérons qu'il ne soit pas trop tard! Comme ne cessent de le répéter fort doctement les hautes sphères des CFF, celui qui détourne les yeux trop longtemps, se voit sanctionner par le marché. Or,

pendant des années on a détourné les yeux, on a refusé d'admettre les problèmes que soulevaient les employés, les cadres de base et le SEV. Manifestement, il a d'abord fallu que surviennent des départs massifs de personnel qui, dans certaines régions, menacent aujourd'hui d'entraîner la paralysie. Ensuite, les CFF ont agi. Ils ont probablement constaté qu'il est parfois moins coûteux de consentir à des dépenses supplémentaires pour le personnel que de ne plus avoir de personnel du tout. Cette remarque vaut pour beaucoup de secteurs dans les infrastructures. Encore aujourd'hui, CFF Infra souffre des conséquences de Toco. Le slogan « nous voulons des salaires tels qu'ils sont pratiqués sur le marché », a été si bien appliqué que beaucoup d'emplois sur le marché ne peuvent être occupés que difficilement, voire pas du tout. Notre conclusion: il y a partout des cas comme celui des constructeurs de voies! Le SEV reste vigilant, mais aujourd'hui il se réjouit de tout cœur avec eux. **Urs Huber**

## Photomystère: « Sur quelle ligne des TPF 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 SEV**.

Solution du concours n° 13:

Un détail d'un train RhB sur le pont supérieur du Rhin.

Le sort a désigné Hanswerner Ammann, membre de PV Aargau.

**Conditions de participation**

**Par carte postale** Inscrivez votre

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

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

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

Dernier délai de réception des réponses: mercredi 20 septembre 2017.

## Portez un toast à la locomotive historique du Gothard La chope „A la santé de la C 5/6 Elefant“

Personnalisation  
GRATUITE

- En grès de grande valeur
- Fabriquée à la main
- Couvercle en zinc moulé
- Locomotive miniature sur le couvercle
- Poignée en forme de barre de couplage
- Tirage limité pour le monde entier

En 1917, la légendaire C 5/6 fut mise en service, et on lui donna bientôt le surnom d' „Elefant“ en raison de ses performances. On la considère comme la plus grande et la plus connue des locomotives à vapeur de Suisse et elle a accompli fidèlement son devoir pendant 100 ans. On conçoit donc aisément qu'on puisse célébrer le plus beau train à vapeur avec cette chope particulière: Santé!

La chope „A la santé de la C 5/6 Elefant“ a été fabriquée à la main en grès de grande valeur et est ornée d'un tableau de la C 5/6 alors qu'elle roule à toute vapeur en direction du Gothard. L'arrière est décoré d'une impression picturale de l'église de Wassen. La décoration du socle montre une frise de train à vapeur. Mais le mieux, c'est que le nom de votre choix peut figurer sur le socle! **Commandez tout de suite votre propre chope à bière et profitez-en pour aborder et savourer l'histoire du Gothard.**

Prix du produit: Fr. 129.90  
ou 2 mensualités de Fr. 64.95  
(+ Fr. 11.90 Expédition et Service)



Contenance: 0,7 l  
Dimensions:  
17,2 x 12,3 x 19,9 cm  
(L x P x H)

**GRATUIT**  
Personnalisée  
à la demande

Les articles personnalisés sont  
exclus de tout échange

La chope à bière est aussi disponible  
sans personnalisation, avec garantie  
de reprise de 365 jours



L'arrière est décoré d'une  
impression picturale de l'église  
de Wassen

**BON DE COMMANDE EXCLUSIF**  
Répondez avant le 30 octobre 2017

Oui, je commande la chope à bière

„A la santé de la C 5/6 Elefant“

Veillez graver le nom suivant:

\_\_\_\_\_

Veillez graver le nom  
suivant:  
(10 caractères maxi.)

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 **58015**

**THE BRADFORD EXCHANGE**

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

**f www.bradford.ch**  
fb.com/BradfordExchangeSchweiz

Pour commander en ligne  
n° de référence: **58015**

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