

Mises au concours

Le SEV se bat contre la concurrence dans les cantons du Jura et Neuchâtel. **Pages 5 et 9**



Congrès des femmes USS en janvier

La secrétaire centrale de L'USS Regula Bühlmann, responsable de l'Egalité, évoque les anciens et les nouveaux défis des femmes. **Pages 6 et 7**

Personnel CFF satisfait grâce à la CCT

Le vice-président du SEV, Manuel Avallone, commente le baromètre de satisfaction du personnel des CFF. **Page 13**

Logistique et transport de marchandises

En route avec Fairlog

Le SEV a fondé une alliance avec Unia et syndicom avec pour objectif d'améliorer les conditions de travail dans la logistique et le transport routier de marchandises.

Le secteur de la logistique et du transport routier de marchandises est en pleine croissance et la concurrence y est féroce. Les entreprises traditionnelles actives dans le fret ferroviaire se sont transformées en entreprises logistiques, couvrant toute la chaîne de distribution et collaborent toujours plus avec d'autres entreprises. Cela implique du dumping social et salarial, et une concurrence déloyale entre la route et le rail. Fairlog est la réponse syndicale. Cette alliance des trois syndicats, présentée mardi à la presse, veut garantir des bonnes conditions de travail aux 250 000 travailleurs du secteur.



Pages 2 et 3

Les présidents de syndicom, du SEV et d'Unia en marge de la conférence de presse: Daniel Münger, Giorgio Tuti et Vania Alleva.

Joyeuses Fêtes!



Le prochain numéro de contact.sev paraîtra le 1er février 2018. La rédaction vous souhaite d'excellentes fêtes de fin d'année.

Transports publics genevois (TPG)

Une lutte en commun

■ Le 14 décembre, les collègues des TPG ont rejoint la fonction publique genevoise en grève dans la manif qui a suivi. Le manque de personnel aux TPG pour réaliser les prestations de transport public fait écho au manque d'effectifs dans les services publics. D'où cette convergence des luttes.



Page 4

EN VITESSE

Le tribunal arbitral rend son verdict dans le dossier bls

■ Dans une communication commune entre bls et les syndicats, les partenaires sociaux évoquent le verdict du tribunal arbitral. Celui-ci avait été saisi en décembre 2016 par le SEV, transfair et le VSLF qui estimaient que bls avait agi contre le principe de la bonne foi: les parties ont trouvé un accord pour améliorer le partenariat social lors d'échanges réguliers et informels.

Dans le paquet de mesures «Du temps pour moi», le bls avait annoncé en novembre 2016 des améliorations pour le personnel sans impliquer les syndicats. Ceux-ci avaient demandé que les améliorations des congés paternité et maternité soient inscrites dans la CCT. Il a été convenu que ces points soient désormais traités dans le cadre des adaptations liées à la révision de la Loi sur la durée du travail, respectivement son ordonnance.

SEV

Des managers toujours mieux payés

■ Les rémunérations des managers des 100 plus grandes entreprises du pays ont pris très clairement l'ascenseur ces dernières années: une étude de la société PWC indique que les salaires médians des dirigeants des 20 entreprises du SMI cotées à la Bourse de Zurich ont grimpé de 41% à 7,7 millions de francs. Cet exploit a été réalisé entre 2009 et 2016. Les salaires ont même augmenté de 67% à 3,6 millions de francs pour les dirigeants des entreprises cotées au SMIM (les 30 principaux titres du marché suisse des moyennes capitalisations non inclus dans le SMI), alors que pour les petites capitalisations boursières la hausse s'élève à 12% à 1,4 million. Selon l'étude, les rémunérations dans le secteur financier sont restées stables dans le meilleur des cas, alors qu'elles ont explosé dans d'autres secteurs économiques. Et vous, votre salaire ou votre rente, de combien a-t-il bondi?

Création de Fairlog

Des salaires suisses sur les routes suisses!

Garantir des bonnes conditions de travail dans le secteur de la logistique et dans le transport routier. C'est ce que demande la nouvelle alliance Fairlog, présentée à la presse mardi 19 décembre par le SEV, syndicom et Unia.

Dans trois jours c'est Noël: les centres logistiques suisses tournent à plein régime, chaque jour des milliers de paquets sont envoyés. La branche de la logistique a énormément changé durant les dernières années avec la croissance du marché online. La logistique ne signifie plus transporter un produit d'un point A à un point B. La branche comprend aujourd'hui toutes les prestations le long de la chaîne de livraison, depuis le transport lourd vers les centres de logistique jusqu'à la livraison par coursier à la porte de chez nous.



Les présidents du SEV, d'Unia et de syndicom (de dr. à g.): Giorgio Tuti, Vania Alleva, Daniel Münger.

Le SEV veut les mêmes chances pour tous

Mais en quoi la logistique et le transport routier des marchandises concernent-ils le SEV? Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports au SEV et responsable du projet Fairlog, nous l'explique: «A première vue, on ne voit peut-être pas le rapport mais avec la numérisation, on

ne fait plus la distinction entre le transport des marchandises sur la route et sur le rail, et le SEV a tout intérêt à obtenir que sur la route, les mêmes règles soient appliquées que sur le rail.» Durant les dernières années, des compagnies classiques de transport de marchandises par rail se sont transformées en entreprises de logistique

qui couvrent toute la chaîne de transport et collaborent de plus en plus avec diverses entreprises-plateforme. «Fairlog est la réponse des syndicats à cette évolution», déclare Daniela Lehmann. La branche devient de plus en plus diversifiée et jusqu'à présent, seules quelques infimes parties sont organisées sur le plan syndical.

Pour cette raison, les syndicats SEV, syndicom et Unia unissent leurs forces afin d'essayer d'organiser ensemble ce secteur.

C'est pour cela que l'association Fairlog a été fondée. La direction stratégique est assurée par les présidentes et présidents des trois syndicats: Giorgio Tuti (SEV), Vania Alleva (Unia) et Daniel Münger (syndicom).

Pour la direction opérationnelle, du côté SEV c'est Daniela Lehmann qui s'en occupe, avec l'aide des secrétaires responsables dans les autres syndicats.

■ De meilleures conditions de travail grâce à des conventions collectives de travail

«Cette branche subit un dumping salarial, un manque de dispositions relatives à la sécurité et des bas salaires» explique Daniela Lehmann. C'est pourquoi Fairlog vise à conclure des conventions collectives de travail étendues afin de donner des chances égales dans toute la branche et de protéger le personnel.

■ Cadre légal pour la protection des travailleuses et travailleurs

Fairlog s'engage pour le maintien des dispositions de protection appliquées actuellement en Suisse comme l'interdiction de rouler la nuit et le dimanche ou de faire du cabotage. «Afin de garantir une concurrence loyale qui ne soit pas réalisée sur le dos du personnel et de la sécurité, un nouveau cadre légal doit être établi et les dispositions existantes doivent être conservées», poursuit Daniela Lehmann.

■ Protection des travailleuses et travailleuses par une représentation directe des intérêts

Mis à part la conclusion de CCT, Fairlog s'est aussi fixé comme objectif la représentation directe des intérêts des travailleuses et travailleurs de la branche.

Par les temps qui courent avec la numérisation et l'indépendance fictive, les droits des employé-e-s sont véritablement bafoués. C'est contre cela que se bat Fairlog.

Karin Taglang/VM

INFO

Affiliation

Fairlog n'est pas un nouveau syndicat, les membres font donc partie des trois syndicats à la base de cette association. Tu peux devenir membre Fairlog en adhérant au SEV: www.bit.do/fairlog-f

Comité SEV

Un niet unanime à «No Billag»

Vendredi, le comité du SEV a voté un non clair et unanime à «No Billag». Il a aussi adopté les points forts 2018.

«Le SEV, en tant que syndicat actif dans le service public, doit donner un signal clair avant la votation du 4 mars, a plaidé Giorgio Tuti, président du SEV. Si «No Billag» passe, on assistera à une privatisation – et donc à une Berlusconiisation - de l'information. C'est la qualité et l'objectivité journalistique qui risquent de disparaître. Au final, il en va de notre fonctionnement démocratique.» Le comité, unanime, est du même avis. Le SEV appelle donc tous ses membres

à dire non à «No Billag». L'initiative populaire a pour but principal de supprimer les redevances radio et télévision. Mais derrière ce texte se cache en fait le démantèlement de la SSR. L'initiative interdirait à la Confédération de financer des stations de radio et de télévision ou d'exploiter ses propres chaînes. Dans un pays plurilingue comme la Suisse, la redevance permet de financer les radios et tv régionales ainsi que la SSR. Il en va donc de la diversité médiatique et de la cohésion nationale. Le comité a également approuvé les points forts 2018. Dans sa politique contractuelle, on trouve notamment la renégociation de la CCT CFF/CFF Cargo,

celle avec Swissport, la mise en place d'une CCT de branche pour le trafic marchandises ou d'une CCT bus grandes lignes si la concession est octroyée, ainsi que d'une CCT pour la navigation tessinoise. Du côté des ETC, l'un des objectifs consiste à introduire des modèles de retraite anticipée dans les CCT. Dans sa politique sociale, le SEV va poursuivre l'étude d'une nouvelle réforme des rentes aux côtés de l'USS. Réforme qui ne doit pas différencier les rentiers actuels et les futurs. Côté prévoyance professionnelle, le SEV veut des solutions sociales aux baisses de taux technique et de taux de conversion qui frappent les caisses de pen-

sion. Dans sa politique des transports, le SEV poursuit sa lutte contre la stratégie libérale 2030 de l'OFT, en particulier contre la promotion des bus grandes lignes et les pratiques dans l'octroi des concessions dans le trafic régional et dans le trafic grandes lignes. Pour le reste, le SEV s'engage contre «RailFit 20/30» et contre toute autre tentative de démantèlement dans les transports publics. Les agressions contre le personnel des transports publics restent un point central, à l'instar des éventuelles détériorations dans le domaine des FVP.

vbo

Revendications et objectifs

«Par Fairlog, nous voulons obtenir de meilleures conditions de travail, un bon cadre légal et une représentation systématique des intérêts par le biais de conventions collectives de travail», résume Daniela Lehmann lorsqu'on lui demande quels en sont les objectifs. Les principales revendications sont:

NO BILLAG

Pour ceux qui hésitent encore à glisser un non le 4 mars

L'écrivain et scénariste vaudois Antoine Jaccoud dit tout le bien qu'il pense de l'initiative «No Billag». Un texte que nous publions ici. Nous reviendrons sur cette initiative dans notre premier numéro de 2018, le 1er février.

vbo

Exit
Je ne veux pas payer pour les Tessinois.
Je ne veux pas payer pour les Suisses allemands.

Je ne veux pas payer pour Espace 2.
Je ne veux pas payer pour les handicapés.
Je ne veux pas payer pour les sourds.
Je ne veux pas payer pour les vieux.
Je ne veux pas payer pour les autistes.
Je ne veux pas payer pour les chômeurs.
Je ne veux pas payer pour les étrangers.
Je ne veux pas payer pour les

femmes.
Je ne veux pas payer pour les enfants.
Je ne veux pas payer pour les autres en général.
Je ne veux pas payer pour personne.
Je ne veux pas payer que pour moi.
Juste moi.
Rien que moi.
Seulement moi.
Et puis après, mourir.

Antoine Jaccoud

ÉDITO

Dans le trafic voyageurs grandes lignes, nous nous battons contre une réalité qui a cours depuis longtemps déjà dans le trafic marchandises routier: il y règne une concurrence âpre, rude, effrénée. En Suisse comme à l'étranger, les entreprises de logistique se livrent à une sous-enchère, faisant baisser les prix aux dépens du personnel et de la sécurité. Ainsi par exemple, en 2016 un chauffeur poids-lourds bulgare gagnait quelque 215 euros par mois pour presque 12 heures de travail par jour. Heureusement en Suisse, des dispositions de protection interdisent de conduire la nuit ou de faire du cabotage. Mais si l'on observe le marché européen libéralisé, on ne peut que constater des conditions de travail en chute libre dans la branche des transports.

«Nous voulons des conditions de travail équivalentes pour le transport des marchandises sur la route et le rail!»

Giorgio Tuti, président SEV



La situation ainsi dépeinte n'est pas brillante. Elle est d'autant plus sombre que la concurrence dans le domaine du fret n'a pas lieu uniquement sur la route mais aussi entre la route et le rail. Les compagnies ferroviaires se transforment en entreprises de logistique couvrant toute la chaîne de transport. Ainsi par exemple, les CFF prévoient les premiers essais pilotes de convois de camions interconnectés, que l'on nomme «platooning». Nous voulons des conditions de travail équivalentes pour le transport des marchandises sur la route et le rail, grâce à des conventions collectives de travail et un cadre juridique. De même que nous nous engageons pour des salaires suisses sur le rail suisse, nous allons nous battre pour des salaires suisses sur les routes suisses!

Pour cette raison, le SEV signe une alliance avec les syndicats Unia et syndicom: le projet se nomme Fairlog. Il nous permet de nous battre ensemble pour de meilleures conditions de travail dans la branche, un cadre légal adéquat et une concurrence plus humaine vis-à-vis du personnel. En Europe, des relations de travail atypiques voient le jour, telles que les entreprises uninominales (Ich-AG, en Allemagne), les indépendances fictives ou le travail intérimaire. Chez nous aussi des entreprises comme Uber propagent ces modèles déloyaux permettant de contourner les CCT et les prestations sociales. Fairlog est la réponse syndicale à cette évolution. Grâce à Fairlog, les travailleuses et travailleurs de la branche logistique et du transport de fret routier pourront faire entendre leur voix!

TPG - Transports publics genevois

Jonction des luttes à Genève ?

Le 14 décembre, les collègues des TPG ont rejoint la fonction publique en grève et dans la manif qui a suivi. Le manque de personnel aux TPG pour réaliser les prestations de transport public fait écho au manque d'effectifs dans les services publics. D'où cette convergence des luttes.

Un bon millier de fonctionnaires se sont retrouvés le 14 décembre en fin de journée sous les fenêtres du Grand Conseil, alors que les députés genevois traitaient du budget d'austérité 2018. Dès midi, une partie de la fonction publique s'était mise en grève pour dénoncer un projet de refonte de la grille salariale de l'Etat et la recapitalisation de la caisse de pension de l'Etat de Genève. Si les fonctionnaires sont dans la rue, ce n'est pas seulement pour préserver leur statut, mais pour défendre une idée du service public.



Le personnel des TPG a rejoint la fonction publique genevoise en grève le 14 décembre notamment avec cette revendication commune: des engagements pour remplir sa mission de service public.

Déni et chasse aux sorcières

La dégradation des prestations et le manque d'effectifs provoquant de la souffrance qui se traduit en burn-out et en absentéisme. Des soucis qui font échos avec ceux des TPG. Augmenter les effectifs et améliorer l'organisation du travail

aux TPG pour faire baisser l'absentéisme, de toute urgence. C'est l'exigence pressante du Front syndical à Genève. Composé du SEV, d'ASIP et de transfair, ce dernier dénonce une direction «dans le déni». En effet, suite à des fuites dans la presse, le taux de 14% d'ab-

sentéisme à la conduite a choqué et déçu. Il reflète pourtant le constat des syndicats: la pénibilité des conditions de travail entame la santé des employés des TPG. Plutôt que d'augmenter les effectifs, la direction semble davantage pré-occupée de trouver d'où vient

la fuite en procédant à une «chasse aux sorcières» dénoncée par le Front syndical. Il regrette par ailleurs que «la seule manière que l'entreprise conçoit pour baisser le taux d'absentéisme est de s'attaquer aux malades et accidentés».

Jonction des luttes ?

Vincent Leggiero, président de la section SEV TPG, a été très applaudi à l'assemblée générale. Il y a rappelé qu'un préavis de grève a été déposé aux TPG en décembre 2016. «Je ne promets rien. Mais nous sommes très attentifs à ce qui se passe dans la fonction publique, nous avons un combat en commun, et pourquoi pas, à un moment donné, faire la jonction?»

En janvier, le mouvement de la fonction publique reprendra. Peut-être rejoint par les TPG. Comme l'indique Le Courrier (15.12.), «la jonction des luttes constituerait un tournant significatif, car le Conseil d'Etat ne semble comprendre que l'épreuve de force».

Yves Sancey

Caisse de pensions CFF: pas de mesures de stabilisation sans mesures d'atténuation! Poursuites des négociations

Outre le thème des prochaines négociations CCT, la conférence CCT du 2 novembre a traité des possibles mesures de stabilisation de la Caisse de pensions (CP) CFF. Afin que celles-ci n'amènent pas de coupes drastiques dans les futures rentes, la conférence a exigé une contribution substantielle des CFF pour introduire des mesures d'atténuation. Elle a adopté les points principaux d'une convention à ce sujet. Depuis lors, plusieurs discussions avec les CFF ont eu lieu, mais aucun accord n'a pu être trouvé à ce jour.

Mais pourquoi le Conseil de fondation de la CP CFF veut-il encore introduire des mesures de stabilisation? C'est parce que la CP CFF,

comme toutes les caisses de pensions en Suisse, a de la peine à couvrir par les recettes des placements de fortune (que l'on nomme «troisième cotisant») les charges que représentent les rentes, en raison des intérêts constamment bas sur le marché des capitaux et de l'espérance de vie des rentiers qui augmente. Au vu des suppressions massives de postes aux CFF durant les deux dernières décennies, s'ajoute à cela le fait qu'à la CP CFF, en comparaison avec d'autres caisses, la part des rentiers et rentières est élevée: à fin 2016, il y avait 47% de rentiers et rentières parmi les 54 861 assuré-e-s. Ces personnes ne paient bien sûr pas de cotisation, contrairement

aux assurés actifs. Ce taux va encore augmenter à cause des suppressions de postes prévues par le programme d'économie Railfit 20/30, et ceci amplifiera la pression sur la caisse de pensions.

Les mesures de stabilisation existantes ne suffisent pas

Bien sûr, la CP CFF a déjà appliqué à maintes reprises des mesures de stabilisation. La dernière fois au début 2016, elle a baissé l'intérêt prévu sur le capital de prévoyance des rentiers et rentières, qui est passé de 3 à 2,5%, ainsi que l'intérêt sur l'avoie vieillesse des actifs, qui est passé de 1,75 à 1,25%. Elle a en outre introduit la

table de mortalité générationnelle qui indique pour chaque année de naissance l'espérance de vie et le taux de conversion. Néanmoins, et malgré le relativement bon rendement de 3,4% des placements de fortune (contre seulement 1,5% en 2015), il en a résulté en 2016 un nouvel excédent de charges de -114 millions de francs (contre -236 millions en 2015). Le taux de couverture technique est tombé en 2016 à 104,6%, soit 1,1% de moins. En 2017 le rendement est jusqu'ici satisfaisant. Il faudra malgré tout encore compter avec un excédent de charges. Et il en ira de même durant les années à venir, même sans crise financière.

Le SEV demande que la CP CFF fi-

nance les mesures d'atténuation, et que les CFF garantissent le versement d'une contribution à la CP au cas où celle-ci se retrouverait en situation de sous-couverture à cause du financement des mesures d'atténuation. En contrepartie, le SEV est prêt à discuter d'une augmentation paritaire des cotisations et à permettre aux CFF de conclure plus de contrats soumis au Code des obligations à certaines conditions.

Actuellement, les CFF ne peuvent pas conclure plus de 5% de contrats soumis au CO parmi tout son personnel.

Fj/mv

Mise au concours de lignes de bus à Neuchâtel

Appel d'offres, cheval de Troie néolibéral

L'été dernier, deux lignes de bus de l'Ouest du Littoral neuchâtelois étaient mises au concours dans un appel d'offre. Le canton a informé en décembre de son intention d'adjudication à CarPostal. En offrant aux cantons la possibilité de recourir à des mises au concours pour l'exploitation de lignes de bus, la Confédération a ouvert la boîte de Pandore du libéralisme et de la marchandisation des services publics.

A l'été 2016, deux lignes neuchâteloises de bus, la 612 (Boudry - Gorgier - St-Aubin) et la 613 (Boudry Littorail - Areuse Littorail) ont été mises au concours. En charge de ces lignes, les Transports Publics Neuchâtelois (TransN), comme d'autres, ont répondu à l'appel d'offres du canton, par ailleurs actionnaire majoritaire de l'entreprise. C'est avec stupéfaction que TransN et les salariés ont appris récemment que les commanditaires lui ont préféré

CarPostal. «L'expérience nous a déjà démontré que ce type d'adjudication, au rabais, favorise des entreprises pratiquant le dumping social», indique Jean-Pierre Etique, en charge du dossier au SEV. Même si le Code des obligations précise que les rapports de travail du personnel transféré doivent être respectés durant une année, personne n'est dupe: après cette échéance, les conditions d'engagements seront revues à la baisse. Nous refusons que les salarié-e-s soient victimes de cette politique libérale.»

Cadre néolibéral

On peut se dire que c'est le jeu dans un marché ouvert et que la meilleure offre l'a emportée. Le problème, du point de vue du syndicat, n'est pas tellement de savoir qui a remporté l'offre, que de dénoncer ces appels d'offres qui contiennent en eux-mêmes cette logique de moins-disant social et de récompense pour l'offre la moins chère, sans s'interroger sur son coût social. On peut bien sûr trouver curieux que CarPostal fasse des offres supérieures à ses concurrents dans les cantons où il est en place et inférieures quand il est un nou-

vel entrant. Mais c'est bien la logique néolibérale même de ces procédures d'adjudication que le SEV condamne. Une fois le cadre – néolibéral – posé, on ne peut guère s'étonner que le canton de Neuchâtel, pris dans une situation financière négative, soit tenté de faire des économies à court terme, même au dépend d'une entreprise dont il est l'actionnaire majoritaire et dans laquelle il a beaucoup investi ces dernières années.

Situation financière difficile

Le canton de Neuchâtel connaît une situation financière difficile et envisage un déficit de 66 millions en 2018, sous réserve du budget final. Différentes mesures d'économie sont envisagées, en particulier des coupes dans le social et le culturel. L'économie de bout de chandelle ainsi faite en donnant sa préférence à l'offre à bas coût du Géant jaune pourrait néanmoins se révéler contre-productive au vu de son coût social et économique. Entre le chômage des conducteurs et le risque de devoir racheter les parts des communes qui pourraient se retirer de TransN, pas sûr en effet que l'opération soit rentable pour

le canton. Le SEV a demandé à être reçu par les autorités neuchâteloises pour leur faire part de leurs inquiétudes quant à une possible dégradation des conditions de travail.

Marchandisation des services publics

L'origine de ces pratiques problématiques de mise au concours est à chercher dans l'Angleterre de Madame Thatcher. Au début des années 1980, celle-ci a en effet mis en place une politique néolibérale et lancé deux formes différentes de privatisation caractéristiques: la vente de services publics et l'introduction en force par le gouvernement des «appels d'offres compétitifs obligatoires» dans les administrations locales, puis nationales. Cette mise en concurrence avec le privé – l'appel d'offre servant ainsi de cheval de Troie au néolibéralisme – entraînera sans surprise une pression à la baisse sur les salaires et les conditions de travail et introduisit une nouvelle précarité. Si cela conduit à une baisse substantielle du nombre de syndiqués, les implications pour l'Etat en termes de dépenses ont été en fait négatives, notamment en raison du coût des allocations chômage. L'Acte unique européen a introduit en 1986 un nouveau régime selon lequel les procédures d'adjudication sont mises en place comme normes dans tous les services publics au sein de l'Union Européenne. Cette volonté d'offrir le service public en pâture aux entreprises privées s'est traduite ensuite dans la volonté du GATT puis de l'OMC d'inclure les services dans leurs accords (AMI, CETA, TTIP/TAFTA, TISA). Pris dans ce vent néolibéral qui souffle depuis la chute du Mur de Berlin et les livres blancs des Schmidheiny, de Pury et consorts, la Suisse, qui compte un millier de lignes de bus régionales, s'est alignée sur cette politique de marchandisation des services publics. En offrant aux cantons la possibilité de recourir

à des mises au concours pour l'exploitation de lignes de bus, la Confédération a ouvert la boîte de Pandore du libéralisme et de la marchandisation des services publics. Plus de trente lignes ont été mises au concours depuis 1996, «dans l'idée de gagner en efficacité et en compétitivité» écrit noir sur blanc l'Office fédéral des transports (OFT). La même logique de concurrence à tout crin avec les mêmes conséquences contamine les transports helvétiques par route ou par rail.

Responsabilité solidaire

Comme le SEV et syndicom le défendent dans le cas jurassien (voir page 9), il est primordial d'inclure les conditions de travail dans l'appel d'offre, ces éléments protégeant les salariés qui ne doivent pas faire les frais de cette spirale sociale vers le bas. Par ailleurs, il serait temps que le domaine des transports connaisse le concept de «responsabilité solidaire» comme dans l'attribution de marchés publics dans la construction. L'entreprise qui gagne l'appel d'offre est alors responsable et punissable en cas de non-respect par les sous-traitants des conditions minimales de travail et de salaire.

Rien n'est définitif dans l'attribution des deux lignes neuchâteloises puisque, à la suite de la communication de l'intention d'adjudication, l'OFT lancera la consultation dans le cadre de la procédure de concession. Il est indispensable que, tant dans le cas jurassien que neuchâtelois, mais également dans tous les autres cantons, l'OFT pose le respect des CCT ou des conditions en usage comme condition minimale pour attribuer une concession. Il faut poser des garde-fous pour que la Suisse ne suive pas les dérives anglaises dont Ken Loach a rendu compte dans son film *The Navigators* qui dénonçait la détérioration des conditions de vie des ouvriers du rail et la montée de l'insécurité au profit de la rentabilité. **Yves Sancey**



Les appels d'offre, une arme pour libéraliser les lignes de bus et dégrader les conditions de travail craignent les salarié-e-s de TransN.

Le Congrès des femmes USS se tiendra à Berne les 19 et 20 janvier 2018



Femmes entre nouveaux et anciens défis

Regula Bühlmann, secrétaire centrale USS responsable de l'Égalité, porte son regard sur les thèmes concernant les femmes: travail et précarité, inégalités dans les salaires et dans les assurances sociales, conciliation entre vie privée et vie professionnelle, violence, retour de visions culturelles confinant les femmes à la cuisine. Mais aussi l'impact de la numérisation sur les femmes.

■ **Le thème du congrès des femmes USS 2018 est central pour les femmes: il s'agit du temps, sous le titre «Notre temps vaut plus!» Pourquoi avoir choisi ce thème? Et quels seront les autres points forts?**

Lors de leur congrès, les femmes des syndicats traitent des thèmes politiques actuels, mais elles se positionnent et discutent également des perspectives à plus long terme en ce qui concerne la politique syndicale de l'égalité. Dans un tel contexte et pour faire le lien entre l'évolution présente et les visions d'avenir, la commission des femmes a choisi pour le 13e congrès des femmes le titre «Notre temps vaut plus!» Cette connexion entre temps et valeur permet d'une part de traiter concrètement les thèmes d'actualité tels que l'égalité des salaires, la conciliation et la répartition entre tâches rémunérées et travail de care non rémunéré, les atteintes portées à la Loi sur le travail et la précarité du travail

des femmes. D'autre part, ceci fixe un cadre pour traiter l'ancienne revendication encore en suspens de réduction du temps de travail pour les taux complets (au lieu des temps partiels omniprésents spécifiques aux femmes) et les répercussions de la numérisation sur les femmes. Dans tous les thèmes sous-jacents, il faut trouver des solutions à court ou plus long terme en tenant compte de la situation actuelle. Ainsi les revendications des femmes ne vont pas se concentrer seulement sur la réduction des temps complets, qui s'avère nécessaire mais toutefois irréalisable à court terme. La lutte contre toute attaque portée contre la Loi sur le travail est tout autant importante. Car si on laisse faire les employeurs, on travaillera bientôt 50 heures par semaine.

■ **Le temps partiel peut effectivement être une source de précarisation, surtout en cas de bas salaires. Mais dans des conditions plus favorables, le temps partiel peut aussi être une bonne option. Quelle est la position des femmes de l'USS?**

La commission des femmes de l'USS a plutôt tendance à considérer le travail à temps partiel comme un mal nécessaire. En Suisse, parmi les 8,7 milliards d'heures de travail de care non rémunéré, qui est né-

cessaire au bon fonctionnement de la société, les femmes fournissent environ 5,6 milliards d'heures. Etant donné que ce travail bénévole ne peut souvent pas être évité ni délégué, les femmes contournent le problème en travaillant à temps partiel. Ceci n'est souvent pas une bonne solution sur la durée mais on peut y recourir en cas d'urgence. Toutefois les taux d'activités les plus bas sont mal ré-

«Un mouvement syndical fort et uni incluant les groupements de femmes doit faire bouger les choses au niveau politique et médiatique, afin que le scandale salarial n'empire pas»

Regula Bühlmann, secrétaire centrale de l'Union syndicale suisse

munérés et occasionnent des pertes au niveau des rentes. Les possibilités de formation continue et de carrière sont également réduites pour les femmes qui travaillent à temps partiel. Je ne recommande dès lors à personne de travailler à moins de 70%. Par contre, je trouve qu'il est très important de ne pas généraliser ni diaboliser la situation. La différence est grande si l'on travaille à 20% ou à 80%. Le congrès des femmes recommande un taux de 80% en tant que taux complet. Ceci n'est pas une utopie et notre invitée suédoise nous le démontrera lors du congrès: Elinor Odeberg, collaboratrice scientifique du syndicat Komunal, est engagée dans les

projets-pilote suédois visant à réduire le temps de travail. Elle nous fera part de ses expériences.

■ **Le salaire est une composante essentielle du contrat de travail. Mais l'égalité salariale reste un véritable problème. Quels seront les prochains pas de l'USS? Et qu'en est-il de l'initiative «Subito»?**

L'assemblée des délégué-e-s

tionner celles qui ne le font pas correctement. Les syndicats doivent en outre tenir un rôle bien plus important que ce qui est prévu par le Conseil fédéral dans le cadre de cette application.

L'USS va se battre devant le public et le Parlement pour défendre ces améliorations. Un mouvement syndical fort et uni incluant les groupements de femmes doit faire bouger les choses au niveau politique et médiatique, afin que le scandale salarial n'empire pas et qu'il puisse se résorber. Les délégués de l'USS veulent réunir leurs forces et tout entreprendre afin que ces améliorations soient introduites dans la révision de la loi. L'initiative «Subito» telle que les délégué-e-s l'ont recommandée pour examen en mars est quelque peu prématurée. L'USS doit cependant se tenir prête si la révision de la loi n'aboutit pas et qu'une initiative s'avère nécessaire.

■ **Face aux inégalités qui touchent les femmes, une grande révolution s'annonce difficile: il s'agit de la digitalisation, de l'industrie 4.0. Comment les femmes de l'USS s'y préparent-elles?**

Les femmes de l'USS veulent se pencher sur ce thème car elles n'y voient pas seulement des dangers mais aussi des



La marche des femmes à Zurich le 18 mars. Une déferlante pour hausser le ton face aux inégalités et aux violences.

chances. Afin que ces chances puissent se concrétiser, nous devons préparer des propositions sur la manière dont les travailleuses pourront profiter des changements dans le monde du travail. Ainsi par exemple, la réduction du temps complet pourrait être

Dommann expliquera les défis des anciens et nouveaux changements dans le monde du travail pour les femmes. Les participantes à l'atelier identifieront ensemble les endroits où les syndicats devront agir et les profils professionnels qui seront touchés.

«Non seulement la Suisse et le monde ont besoin des féministes, mais cela ferait du bien à tout un chacun de mener sa vie avec une bonne dose de féminisme.»

une réponse possible à la digitalisation. Il est aussi très important que les femmes reçoivent des possibilités de se former ou se recycler afin de se préparer aux nouvelles situations. Il faut bien sûr aussi un cadre légal qui veille à ce que la digitalisation soit favorable à tous et non pas seulement aux employeurs.

Les déléguées vont se pencher sur cette question au congrès des femmes au cours d'un atelier. La professeure Monika

Ensuite, un catalogue de mesures sera établi et il sera inclus dans le travail de la commission des femmes.

■ **La violence est malheureusement une réalité proche pour beaucoup de femmes. Elle peut même être meurtrière. Comment les syndicats peuvent-ils contribuer à faire évoluer la société et à combattre ce fléau?**

Les syndicats occupent un rôle important dans la lutte contre

la violence envers les femmes. Celle-ci n'existe pas seulement à la maison mais aussi sur la place de travail. Nous en faisons très souvent la remarque. Les conséquences négatives de la violence sexuelle à la place de travail sont graves, pas seulement pour les femmes concernées mais aussi pour les employeurs et l'économie. La violence sexuelle est l'un des plus grands obstacles, et certainement le plus répandu, sur le chemin de l'indépendance économique de la femme.

L'USS a demandé dans un courrier adressé au SECO en 2016 qu'il s'engage pour une convention OIT sur la violence sexuelle à la place de travail. Car il n'y a actuellement aucune loi valable sur le plan international pour la prévention des multiples formes de violence sexuelle au travail. Une convention OIT avec une recommandation serait dès lors un signal fort pour dénoncer la violence dans le milieu profes-

sionnel. Cela donnerait l'occasion aux travailleurs et travailleuses de s'exprimer contre la violence sexuelle et des CCT seraient négociés avec des dispositions à ce sujet. Ceci donnerait en outre la motivation nécessaire aux employeurs de saisir des mesures contre la violence sexuelle à la place de travail.

■ **On a l'impression que notre société est de plus en plus repliée sur elle-même. Certaines valeurs conservatrices – voire rétrogrades – sur le rôle présumé de la femme (faire des enfants et rester à la maison, par exemple) refont surface. Les féministes ont donc encore beaucoup de travail à accomplir?**

Bien sûr que oui, les féministes auront toujours assez à faire. Nous ne devons pas nous laisser décourager par les tendances conservatrices. Le féminisme est toujours bien vivant, on le voit à la marche des

femmes ou dans les débats autour de #Metoo sur les réseaux sociaux. Nous sommes en plein changement et les conservateurs n'élèvent la voix que pour avoir l'air plus puissants et sauver leurs propres privilèges.

■ **La Suisse – et le reste du monde – a encore besoin des féministes?**

Naturellement. Et je dirais même que non seulement la Suisse et le monde ont besoin des féministes, mais que cela ferait du bien à tout un chacun de mener sa vie avec une bonne dose de féminisme. Car je suis convaincue qu'un avenir féministe a sa place dans un monde équitable. J'espère que le 13e congrès des femmes USS nous en donnera un avant-goût.

Françoise Gehring

CONGRÈS

Le 13e congrès des femmes USS se déroule à Berne le 19 et le 20 janvier à l'Union postale universelle. Un rendez-vous très important pour débattre du sexisme sous toutes ses formes.

Transports publics de la Riviera vaudoise

Conflit social en vue aux VMCV ?

Toute l'exaspération de nos collègues chauffeurs du VMCV est sortie lors de la dernière assemblée générale très intense. Sans solution digne de ce nom fin janvier, ils pourraient entreprendre des mesures de lutte.

Depuis des mois, les chauffeurs des VMCV sont fâchés avec leurs horaires et demandent un aménagement du temps de travail qui tienne davantage compte de la pénibilité au travail et de leur vie familiale et sociale. Les assemblées et les manifs se suivent, mais la direction ne semble toujours pas avoir pris la mesure du problème ni le sérieux des revendications, en particulier le respect de la CCT sur lequel ils sont intransigeants.



Les chauffeurs des VMCV sont fâchés avec leurs horaires et demandent un aménagement du temps de travail. La Direction a jusqu'au 31 janvier pour se mettre en conformité avec la CCT.

Exaspération

C'est dans ce contexte très électrique que s'est tenue début décembre une assemblée très fréquentée et très remuée contre la direction. A tel point que cette exaspération s'est aussi adressée au syndicat à qui certains reprochent le

simple fait de continuer à négocier et de chercher des solutions avec la direction. Dans la discussion très véhémente, le SEV n'a pas toujours pu expliquer son rôle réel dans la négociation dont il n'a en aucun cas déjà accepté ou signé le résultat dont la base reste toujours maîtresse quant à son accepta-

tion ou son refus. Après d'intenses discussions, les collègues ont accepté les tours de service proposés et négociés par le syndicat. Ils ont considéré qu'ils répondaient aux critères en termes d'amplitude du travail et de temps de repos de l'assemblée générale extraordinaire de printemps.

Respect strict de la CCT

Le constat est en revanche beaucoup plus sévère concernant la rotation ainsi que la dégressivité qui ne correspondent pas aux attentes du personnel. «Nos collègues ne veulent plus de compromis au rabais mais un respect strict de la CCT», résume Tony Mainolfi, secrétaire syndi-

cal en charge du dossier. A l'unanimité, l'assemblée demande un respect strict de la rotation figurant dans la CCT, une réelle dégressivité et le respect des moyennes journalières de travail. Elle demande donc à la Direction «de se mettre en conformité avec la CCT» d'ici au 31 janvier, comme l'a relayé le SEV dans une lettre adressée au directeur le 6 décembre.

31 janvier, date butoir

Le SEV qui soutient les salariés et comprend leur exaspération convoquera une assemblée générale extraordinaire qui statuera sur les mesures à prendre pour garantir le respect de la CCT. A la Direction maintenant de trouver un moyen d'intégrer les tours de service acceptés par les salariés avec une rotation conforme à la CCT et une réelle dégressivité. De cette réponse dépendra la suite. Bénéficier d'horaires de travail plus humains et équitables ne devrait pas poser de problèmes techniques insurmontables, pour autant que la Direction soit vraiment décidée à trouver une issue. **Yves Sancey**

PARLEMENT

Stop aux démantelers de l'Etat!

Je suis fier de notre Etat de droit qui se montre digne de confiance, de nos écoles publiques qui sont de bonne qualité, de notre charge fiscale qui s'avère acceptable et de notre système de transports publics qui affiche un succès

rayonnant bien au-delà des frontières. Par contre, je rejette l'image projetée lors du traitement du budget par les Chambres fédérales: les partis bourgeois veulent économiser à tout prix et brandissent de manière hystérique des programmes de démantèlement qui, bien évidemment, ne s'appliquent pas à leurs propres intérêts. Le Conseil fédéral ose présenter un budget d'économies pour 2018 alors qu'en 2017, le résultat a été meilleur d'un milliard et demi par rapport au budget prévu. Et durant les 10

dernières années, environ 25 milliards de dettes ont pu être épongées. Les démantelers de l'Etat veulent la peau des services publics, ils veulent supprimer les salaires et les rentes. Quel affront! En faisant une polémique sur les pauvres gens qui fuient leur pays, on essaie de créer une image hostile des «étrangers». Il est effrayant de voir combien de braves citoyens se laissent bernier par de tels mensonges... Malheureusement, qui piétine la solidarité envers les êtres humains hors

de nos frontières méprise aussi celle qui existe dans notre pays! Je constate avec fierté qu'une majorité du Parlement a brandi un carton rouge contre la fermeture d'offices postaux projetée par La Poste, et qu'une large coalition veut protéger la qualité de la presse contre une «Trump-isation» et s'opposer avec succès au «destructeur de l'Etat» de l'UDC Thomas Aeschi entouré de toute son équipe. Nous devons rester unis et nous engager pour soutenir les majorités qui contribuent à combattre la misère à tous les

niveaux, à sécuriser les salaires et les rentes, à appliquer l'égalité des salaires, et à développer le transport des personnes et des marchandises par la main publique. Les syndicalistes savent ce que cela signifie! Et c'est dans cet esprit que je vous souhaite un joyeux Noël.

Philipp Hadorn

Philipp Hadorn, secrétaire syndical SEV & Conseiller national (PS/SO), membre de la Commission des transports et des finances et de la Délégation de surveillance de la NLFA.



Mise au concours des lignes de bus jurassiennes

4000 signatures pour éviter la sortie de route

4000 signatures en l'espace de trois mois très exactement! C'est l'excellent résultat de la pétition lancée dans le Jura par le SEV et syndicom pour influencer la mise au concours de l'ensemble des lignes de bus. Pétition remise ce mercredi 20 décembre à la Chancellerie.

Le SEV et syndicom, désormais soutenus par les signataires de la pétition, considèrent qu'il est fondamental d'inclure dans l'appel d'offre des éléments protégeant les conditions de travail des conducteurs et conductrices de bus. «Cet appel d'offre doit contenir l'obligation de négocier une CCT pour pouvoir soumissionner et surtout que les conditions de travail et salariales usuelles de la région figurent dans cette CCT, rappelle Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical SEV en charge des Chemins de fer du Jura, qui exploitent deux lignes de bus sur le territoire jurassien. Il n'est pas question que des entreprises puissent soumis-



sionner en offrant des conditions de travail au rabais. Et on ne parle pas seulement des salaires, mais aussi des horaires du personnel roulant. Si la durée du travail quotidien est péjorée, c'est aussi la sécurité des usagers qui en pâtit. En outre, les exploitants actuels garantissent des places de travail sur le territoire jurassien, à l'instar de l'entretien des véhicules.» Cette opposition syndicale dans le Jura est à l'image de la

position du SEV face à la concurrence voulue par l'OFT. «De nombreux cantons font le choix de mettre au concours des lignes, espérant faire de substantielles économies dans leurs budgets dévolus aux transports. Nous observons cette tendance un peu partout en Suisse. Les collectivités publiques doivent être conscientes des conséquences de cette politique», avertit Barbara Spalinger, vice-présidente du SEV (voir en page 5).

La mise au concours totale des lignes met en danger les exploitants actuels, CJ et CarPostal. Pour Jean-François Donzé, secrétaire régional syndicom, la population jurassienne a montré son soutien aux transports publics jurassiens et aux employés des CJ et de CarPostal: «La population a très bien compris les enjeux de ce dossier et la mobilisation du personnel dans la récolte des signatures a été exemplaire. Les 4000 signataires ont montré

leur attachement aux entreprises exploitantes actuelles dont l'offre est appréciée.»

Soutien politique

Ce mercredi 20 décembre, le député Vincent Hennin (PCSI), par ailleurs employé CJ et membre du comité VPT-Jura, a commenté à la tribune les réponses du Gouvernement à sa question écrite sur ce dossier: «A la lecture des réponses, on se doit de relever que le Gouvernement ne s'engage pas à faire figurer dans les conditions d'adjudications l'obligation de conclure une CCT, à l'instar des CJ et de CarPostal. Pour l'équité des soumissions, tout le monde doit être logé à la même enseigne. Sans ce garde-fou, le risque de détérioration est évident avec toutes les conséquences néfastes prévisibles tant pour les travailleurs, leurs familles, que pour l'Etat.» Durant le premier trimestre 2018, le Gouvernement répondra aussi à la motion de Pierluigi Fedele reprenant les demandes de la pétition SEV - syndicom. Pour l'instant, il n'y a pas encore de victoire à célébrer. Mais la mobilisation contre le dumping est déjà un succès. **Vivian Bologna**

PROFILS PROFESSIONNELS P-OP

Le SEV obtient des améliorations pour le personnel

Le projet de nouveaux profils professionnels chez Operating a déclenché insécurité et indignation, avant tout chez les employé-e-s qui subissent des rétrogradations sans que les exigences à leur égard ne diminuent. En outre, la transparence laisse à désirer au niveau de la classification des fonctions. Le SEV a pu obtenir des

améliorations sur différents points. Dans les descriptions de postes, la phrase «réalise des tâches (spéciales) sur demande du supérieur hiérarchique responsable» est supprimée, comme l'exigeait le SEV. Car sinon chacun-e pourrait être sollicité-e pour effectuer des tâches plus exigeantes sans recevoir un niveau d'exigences (NE) plus

élevé. Autre amélioration: les contrats de travail des mécaniciens de locomotives de catégorie A40 à la préparation des trains (ZV) contenaient un article stipulant qu'en cas d'échec au module de la préparation des trains dans l'examen de l'OFT, les rapports de service seraient résiliés après écoulement du délai de congé. Le SEV est

intervenu car cette manière de procéder n'est pas correcte. Les CFF ont informé les personnes concernées que si elles ne réussissaient pas l'examen, elles resteraient dans le NE D en tant que mécanicien A40. Enfin, avec la révision des profils professionnels, un certain nombre de collaboratrices et collaborateurs ont

reçu une nouvelle attribution dans la chaîne de fonctions. En conséquence, ces personnes sont sorties du modèle «Valida» bien que leur charge professionnelle et leur revenu soient restés les mêmes. Le SEV ne l'a pas accepté et a obtenu que le personnel concerné reçoive sur leur avoir à la Caisse de pensions CFF le montant versé à «Valida». **Fi**

Officine de Bellinzone

La moitié des emplois perdus

Les Officine déménageront en un lieu encore inconnu au nord de Bellinzone. La déclaration d'intention a été signée par les CFF, le canton du Tessin et la ville de Bellinzone. Le coup de massue, c'est la diminution des emplois de moitié. Il n'en restera qu'entre 200 et 230.

Le futur des Officine semble écrit. Dès 2026, il y aura donc un transfert des activités. C'est ce qui a été présenté aux employés, aux syndicats et aux médias. Sur une partie du site actuel sera érigé un Pôle technologique et de l'innovation, propriété du canton et de la ville de Bellinzone, avec quelques centaines d'emplois. Le reste de la surface sera dévolu à l'habitat, aux services administratifs et aux commerces. L'investissement s'élève à



L'assemblée populaire de samedi veut maintenir la pression.

quelque 360 millions, financés pour moitié par les CFF, dont 8 millions seront dévolus à la formation du personnel et si besoin aux retraites anticipées. Dans le nouveau bâtiment, les CFF souhaitent effectuer l'entretien des «Giruno» et des «Flirt Tilo» ainsi que celle des «ETR 610». D'autres tâ-

ches devraient aussi y être réalisées.

Personnel inquiet

Pour les syndicats et le personnel, il s'agit de garantir la phase de transition jusqu'en 2026. Les 8 millions annoncés sont certes un signal positif. Les jeunes collaborateurs

pourront notamment se former et être donc en phase avec les exigences professionnelles futures. Les volumes de travail restent une inquiétude pour les prochaines années. Les réponses des CFF restent vagues sur l'entretien des locomotives, des wagons marchandises et les essieux. L'annonce du

CEO des CFF Andreas Meyer, selon qui il n'y aura pas de licenciements, rassure sûrement le personnel, mais affaiblit le marché du travail tessinois. De même, les possibilités de retraite anticipée n'offrent guère de leurs d'espoir du côté de l'emploi. Dans les faits, le nombre de postes de travail va fondre de moitié. Le défi syndical est tout sauf terminé.

L'assemblée populaire de l'assemblée de «Giù le mani dalle Officine» s'est réunie samedi dernier. Elle a adopté une résolution demandant le maintien de la pression pour que soit enfin votée l'initiative signée par 15 000 personnes en 2008.

Le texte demande la création d'un Pôle technologique et industriel aux Officine. Ce texte est partiellement en contradiction avec la déclaration d'intention pour le projet de de 360 millions...

Pascal Fiscalini

Navigation sur le lac Majeur

Soulagement après des mois d'attente

Après des mois de lutte, les employés du bassin suisse de la Navigation sur le lac Majeur licenciés en juin ont enfin obtenu un contrat de travail pour 2018, aux mêmes conditions salariales au sein de la Société de navigation du lac de Lugano, leur nouvel employeur. Et l'an prochain, il s'agira de négocier une nouvelle CCT.

Ils se sont battus avec courage et dignité. Ils ont attendu longtemps, trop longtemps même. Patiemment. Ils ont résisté à la résignation, même si certains

matelots ont décidé de prendre d'autres voies pour refaire leur avenir professionnel. C'est avec un grand «ouf» de soulagement que l'assemblée générale a accueilli la fin de ce chapitre. Même s'il reste encore beaucoup à faire, les protagonistes de cette lutte exemplaire menée avec dignité et détermination ont reçu un contrat de travail aux mêmes conditions qu'actuellement. Un combat humainement exigeant et une attente exténuante qui ont poussé d'aucuns à changer de voie professionnelle.

A la veille des fêtes de fin d'année, il ne pouvait y avoir de meilleure nouvelle pour les employé-e-s licencié-e-s de la NLM et leur famille, qui ont partagé de longs moments

d'appréhension. Ceux qui restent sur le bateau savent que 2018 ne sera pas une sinécure, puisque l'année sera cruciale avec les négociations CCT. Dans ce contexte, il n'y a pas de quoi triompher, ni de quoi exploser de joie. C'est le soulagement pour un chapitre qui prend fin, mais un nouvel épisode débute maintenant. Il est clair que le personnel aura encore besoin de la solidarité de la population.

Les syndicats sont prêts à commencer les négociations pour la CCT qu'ils espèrent constructives avec le CEO de la SNL Agostino Ferrazzini. Les syndicats feront tout ce qui est dans leurs cordes pour améliorer les conditions-cadre de la navigation, carte de visite touristique

du canton, trop souvent oubliée. La navigation est aussi un secteur de développement pour l'emploi et le Tessin en a bien besoin.

Le secrétaire syndical SEV Angelo Stroppini est soulagé: «Ce chapitre est clos. Il est important parce que le personnel attendait des signaux clairs depuis le mois de juillet.» Son regard se tourne néanmoins vers 2018 et vers la négociation d'une nouvelle convention collective de travail. «Les employé-e-s veulent des conditions de travail et contractuelles solides. C'est un minimum si on veut construire un avenir stable d'un point de vue de l'emploi sur les deux lacs. Un avenir qui ne peut pas uniquement dépendre des rela-

tions entre partenaires sociaux, mais aussi de conditions-cadre progressistes pour toute la navigation. Il faut des propositions alléchantes pour le développement du tourisme lacustre. Le potentiel est bel et bien là, tout comme l'expérience du personnel navigant», poursuit Angelo Stroppini, à la tête de la délégation syndicale. Selon lui, les communes concernées économiquement par l'économie lacustre doivent aussi investir davantage et pas seulement le canton. «Nous devons travailler à divers niveaux : syndical, entrepreneurial, mais aussi politiquement pour renforcer la navigation», conclut Angelo Stroppini.

Françoise Gehring

Léman Express

«Nous devons être unis et déterminés pour les emplois»

Alors que le Léman Express devrait être en service dans deux ans, on y voit plus clair sur les conditions de travail du personnel employés sur le plus grand RER transfrontalier d'Europe.

Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV a réuni depuis plusieurs années les cheminots suisses et français pour élaborer une ligne syndicale commune dans le dossier du Léman Express. Interview.

■ **Valérie, une séance a eu lieu le 30 novembre. Qui y participait et qu'en est-il ressorti?**

Le SEV, avec tous les syndicats tant français que suisse impliqués, a réussi à instaurer des rencontres régulières avec les CFF et la SNCF qui pilotent le projet Léman express. S'y ajoute Lemanis, l'entité juridique qui chapeaute le projet. Ces rencontres ponctuent et valident les informations que nous avons sur le développement du projet. Il est important pour nous, à ce stade, d'avoir des certitudes sur les conditions de travail du personnel, mais également de savoir ce qui se dessine pour la suite. Je le rappelle, nous redoutons que ce réseau – le plus grand réseau ferroviaire transfrontalier en Europe - soit un cheval de Troie pour introduire des conditions de dumping sala-



Valérie Solano lors de la manifestation aux Eaux-Vives le 24 novembre 2015. A cette occasion, les manifestants avaient revendiqué des conditions de travail sans dumping sur le Léman Express.

rial.

■ **Les informations reçues sont-elles inquiétantes?**

Nous avons appris lors de cette rencontre que les autorités organisatrices – cantons de Genève et de Vaud, ainsi que la Confédération (côté suisse) et la région Auvergne-Rhône-Alpes (pour la France) – ont décidé de signer une lettre d'intention entérinant un exploitant unique (Lemanis) qui sera chargé de l'exploitation et de la commercialisation du Léman express. Dans le fond, c'est la création d'une société ferroviaire subventionnée. C'est ce que nous craignons, mais cette lettre d'intention prévoit que l'autorité organisatrice ne

mette pas au concours de prestations ferroviaires avant 10 ans (6 pour la Suisse). Pour nous c'est une assurance, limitée dans le temps cependant!

■ **Y voit-on plus clair sur le statut du personnel employé sur le Léman express?**

Le personnel roulant qui travaillera sur le réseau sera, à sa mise en service, du personnel des CFF et de la SNCF, travaillant aux conditions de ces deux entreprises. Pour le contrôle, il sera effectué par les agents du SPO (contrôle sporadique) et il n'y aura pas de contrôleurs, comme dans les RER. Pour nos collègues français c'est une disparition sèche. Pour nous qui fonctionnons

déjà sans contrôle dans les régionaux, cela reste un point d'inquiétude en termes de proximité et de sécurité des usagers.

■ **On imagine bien que les défis syndicaux ne manquent pas dans ce dossier. Peux-tu les préciser?**

L'un des défis syndicaux majeurs, c'est de formuler des revendications communes entre collègues français et suisses. Bien sûr, c'est formidablement riche de partager nos cultures syndicales, nos préoccupations et nos manières d'aborder les problèmes, mais parfois les enjeux ne sont pas les mêmes et cela prend du temps pour déterminer des revendications com-

munes. Nous n'avons pas toujours le même tempo.

■ **Si tu prends du recul dans ce dossier, qu'a-t-on obtenu depuis que tu as essayé d'unir le personnel suisse et français?**

Les conditions de travail qui seront appliquées et le gel des mises au concours démontrent le bien fondé de nos craintes et prouvent la nécessité de notre action.

■ **Action qui n'est pas terminée.**

A quoi faut-il faire attention?

Il faut continuer à anticiper car face à l'entité organisatrice Lemanis, nous devons être unis et déterminés pour préserver emplois et conditions de travail de chaque côté de cette frontière. Très concrètement, il nous faut trouver comment encadrer la libéralisation afin de garantir la qualité et la sécurité des prestations, comme des salaires. Et imaginer les meilleures manières (par le biais de contraintes dans les appel d'offre via les CCT) d'agir. Nous allons aussi devoir faire face à l'automatisation de la conduite. Pour cela, il faudra savoir remettre l'humain au centre. Mais surtout garder vivante la mobilisation de toutes et tous pour garder la fierté de cette identité de cheminot partagée de chaque côté de la frontière.

vbo

LECTEURS

L'arithmétique selon Jean-René Fournier, conseiller aux Etats (PDC/VS)

«Car 440 ou 370 millions dans le cadre de la pérennisation de l'AVS, ce n'est pas une goutte, mais une demi-goutte d'eau dans l'océan, même si, pour chacun d'entre nous, et pour chaque citoyenne et chaque citoyen de ce pays, cette

somme est une somme extrêmement importante. Néanmoins, par rapport au défi qui nous est posé, c'est une somme qui reste quand même dérisoire». Somme toute et en somme... je pique un somme en laissant

brouter la bête de somme ! Je me réveille après un rêve un tantinet utopique, rêve pendant lequel les quatre opérations fondamentales de l'arithmétique se sont chamailées. 440 ou 370 millions, en étrennes modestes: je répartir

un tiers pour les rentes simples et deux tiers pour les couples. Avec 300 fr. respectivement 450 fr. le résultat minimum est 410 000 bénéficiaires pour les premiers et 540 000 pour les seconds. Eh bien ça, ce ne serait pas dérisoire. Ne vous en

déplaise Monsieur le conseiller aux Etats. Pour la goutte d'eau, il y a d'autres spécialistes. Répartition entre les cantons: le nombre de conseillers nationaux. La précarité, selon les revenus déclarés et un peu de flair social. **Bob (PV Genève)**

Après Domo Reisen, Eurobus veut exploiter des lignes de bus longue distance

La menace d'une invasion de bus grandes lignes

Face à la demande de concession d'Eurobus, on se doute que l'invasion ne fait que commencer et qu'une fois la boîte de Pandore ouverte, ce seront tous les transports publics qui en subiront les dommages.

Le «Sonntagsblick» a annoncé le 10 décembre dernier qu'Eurobus, «la plus grande entreprise privée de bus du pays», avait déposé une demande au

près de l'Office fédéral des transports (OFT) pour exploiter des lignes de bus longue distance. L'OFT a confirmé avoir reçu cette demande. Selon ce journal, Eurobus veut exploiter sept lignes dès la mi-2018, de Zurich aéroport à Grindelwald et Davos, de Berne à Montreux, de St-Gall à Ascona, et prévoir aussi des trajets de nuit aller-retour vers les aéroports de Bâle-Mulhouse, Genève et Zurich. «Cette demande d'Eurobus montre que les intentions des compagnies de bus longue distance ne vont pas se limiter à

quelques lignes ici et là une fois que la porte leur aura été ouverte», déclare Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports au SEV. «Le problème, c'est qu'il n'est guère possible d'établir de manière irréfutable qu'une demande de concession pour une ligne de bus grande distance puisse constituer une concurrence substantielle. C'est une restriction légale très difficile à appliquer.» On peut donc craindre que l'OFT accepte beaucoup de lignes dans un avenir proche. En conséquence, l'offre actuelle

de transports publics risque de perdre en rentabilité, et les pouvoirs publics devront alors prélever plus d'impôts.

Comblent les lacunes du réseau de manière ciblée

Daniela Lehmann estime que c'est une bonne chose de prévoir des nouvelles lignes de bus là où l'offre est inexistante à ce jour, par exemple pour relier un aéroport très tôt le matin ou très tard le soir. «Mais de telles offres ne sont pas rentables car sinon elles existeraient déjà.»

Pour Daniela Lehmann, il est bien clair que «si l'OFT veut combler les lacunes dans l'offre de transports publics existante, il doit faire des appels d'offres ciblés au lieu d'ouvrir tout grand les portes aux lignes de bus longue distance en donnant libre cours à la concurrence.

Car l'OFT doit être conscient que ces entreprises de bus veulent obtenir avant tout une part de l'offre rentable existante et qu'elles ne combleront pas les zones périphériques peu fréquentées...» **Markus Fischer/mv**

NUMÉRISATION DANS LE MUR

Ouverture de la vente de billets à Google & Co.: «Une catastrophe à long terme»

«Le Conseil fédéral veut obliger les entreprises de transport public à garantir l'accès des tiers aux réseaux de distribution dans des conditions-cadre définies» peut-on lire dans le communiqué du département des transports (DETEC) du 8 décembre dernier. Ce dernier doit élaborer jusqu'à fin 2018 un projet de consultation.

L'objectif du Conseil fédéral est de simplifier l'usage des différents modes de transport comme les transports publics, la voiture, le taxi, le vélo ou la marche à pied, en planifiant et réservant les voyages au moyen de plateformes électroniques. L'information sur le volume de trafic, sur les coûts et sur les variantes d'itinéraires devront contribuer à lisser les points de trafic et à optimiser le taux d'occupation de l'infrastructure des transports publics. Le Conseil fédéral veut promouvoir de nouvelles offres de mobilité et recommande de «varier la desserte des régions périphériques et des transports aux heures creuses : mieux axés sur la demande, ils deviennent plus efficaces.» En résumé: prenons plutôt les taxis sur appel ou les véhicules de mobilité au lieu d'utiliser les transports publics réguliers.



Des applications pour les transports publics mais pas de Google, Uber & Co.!

Menaces

L'Union des transports publics (UTP) craint qu'une partie des recettes issues des billets des transports publics, qui sont financées à presque 50 % par les impôts, n'aille aux privés et à l'étranger. En conséquence, les pouvoirs publics devront soutenir encore davantage les transports publics, explique le porte-parole Roger Baumann au «Tages-Anzeiger». Un tel risque a été mentionné par l'institut de recherche bernois Ecoplan qui a réalisé une étude pour le DETEC. L'échange et le remboursement des tickets seront rendus plus

difficiles mais selon les conditions d'accès aux données, ces problèmes pourront être limités. L'étude recommande d'ouvrir à des tiers la vente des tickets des transports publics. Le «Tages-Anzeiger» fait cependant remarquer que si des tiers ont accès à des informations sur les détenteurs d'abonnements, ceci constitue des données sensibles et des plateformes comme Google pourraient s'y intéresser.

«Catastrophe sur le long terme»

Pour Daniela Lehmann, coordinatrice des transports au SEV,

en charge du dossier Mobilité 4.0, l'ouverture de la vente des tickets à des tiers n'est pas une bonne idée. «Ceci permettrait aux grandes plateformes internationales de prendre les parts de marché et d'encaisser les bénéfices. Ce serait une catastrophe à longue échéance. Les prestataires de mobilité suisses ne doivent pas perdre l'emprise sur la vente des billets, ils doivent plutôt créer ensemble leur propre plateforme de mobilité.»

Markus Fischer/mv

USS

Le franc reste fortement surévalué

Ces derniers mois, la reprise économique mondiale a enfin aussi touché la Suisse. L'affaiblissement du franc qui est arrivé à un taux de change d'environ 1 fr. 17 pour 1 euro y a contribué. Mais cela ne doit pas cacher le fait qu'il reste fortement surévalué. Des estimations avec certains modèles montre que le taux de change équitable franc/euro est de l'ordre de 1 fr. 25 à 1 fr. 35 pour 1 euro. Cette situation a entre autres pour effet que la reprise de la conjoncture devrait être tendanciellement plus forte à l'étranger qu'en Suisse. On court le risque que de nombreuses entreprises investissent moins en Suisse qu'à l'étranger. Cela, avec les effets négatifs induits sur l'emploi aujourd'hui et demain. C'est une bonne chose que la BNS maintienne les taux d'intérêt à un niveau bas et soit prête à intervenir sur le marché des changes. L'USS attend cependant d'elle qu'elle agisse plus vigoureusement contre la surévaluation du franc. Le but doit être que le taux de change atteigne aussi rapidement que possible un niveau qui ne soit pas préjudiciable à la Suisse.

Baromètre de satisfaction du personnel CFF/CFF Cargo

Satisfait grâce à la CCT

Le 7 décembre, les CFF ont divulgué les résultats des enquêtes réalisées auprès du personnel et des cadres en 2017.

Trois questions à Manuel Avallone, vice-président SEV.

L'échantillon de 10% d'employé-e-s CFF qui a reçu l'enquête a permis de constater que le personnel est en général satisfait - sauf chez CFF Cargo.

La qualité de la CCT est l'un des principaux motifs de satisfaction.

■ **Manuel Avallone, le personnel de CFF Cargo est un peu moins satisfait que celui des CFF. Pourquoi ?**

CFF Cargo est en difficulté depuis des années, aussi sur le plan financier. Les réorganisations se succèdent et l'avenir de l'entreprise est incertain. Ceci amène beaucoup d'insécurité pour le personnel, et donc de l'insatisfaction. Et les problèmes inhérents à l'entreprise comme le trafic par wagons complets 2017 amènent aussi de l'inquiétude.

■ **Par contre le personnel des CFF est satisfait, sûrement entre autres grâce à la CCT**



Manuel Avallone.

de bonne qualité. Qu'est-ce que cela signifie pour les négociations à venir?

Ceci nous confirme que nous

avons conclu une bonne CCT avec les CFF puisque le personnel en est satisfait - c'est ce qu'a démontré également notre propre enquête. Pour les négociations, cela signifie que nous devons maintenir le niveau de la CCT actuelle, il n'y a pas de marge pour les détériorations. En ces temps incertains caractérisés par les réorganisations et les programmes d'économie, la CCT représente pour le personnel le seul roc auquel il peut s'agripper, et ce roc doit subsister.

■ **Selon l'enquête, la confiance envers la direction du groupe a encore chuté. Mêm**

me parmi les cadres, seuls 65 % croient que la direction des CFF dirige l'entreprise vers un avenir serein. Qu'en conclus-tu?

Beaucoup de décisions de la direction ont des répercussions négatives sur le personnel, et chaque réorganisation ajoute encore de l'insécurité. La communication de haut en bas n'est souvent pas appropriée aux différents niveaux et celle de bas en haut ne fonctionne carrément pas. La direction de l'entreprise doit être plus à l'écoute de son personnel.

Karin Taglang/MV

CHRONIQUE

Humanité : peut mieux faire !

Nous vivons dans une immédiateté étourdissante. Sur nos petits et grands écrans connectés, nous suivons en temps réel les événements proches et lointains et les messages que nos amis et connaissances partagent sur les réseaux sociaux. Ce déboulement d'informations de toutes provenances nous tient en haleine en permanence et nous envahit si nous ne prenons pas le recul salutaire. Il paraît que notre époque n'aime plus l'histoire. Plutôt qu'aux leçons du passé, les générations de l'ère Internet préfèrent s'intéresser aux succès d'un avenir aussi proche et lucratif que possible.

Et pourtant, il y a beaucoup à réfléchir sur les siècles passés et matière à se réjouir des encourageants progrès de l'humanité. Certes, nous n'avons pas forcément envie de nous plonger dans les différents «Rapports sur le développement humain» ni de suivre les indicateurs publiés par des organismes tels que le Programme des Nations Unies pour le développement ou la Banque mondiale - tous documents accessibles et commentés sur la Toile.

Dans le dernier numéro de son bulletin qu'il qualifie de «plus ancien magazine bancaire du monde» (lancé en 1895), Credit Suisse combat le pessimisme ambiant en accumulant les «good news» récoltées ces dernières décennies dans «le monde qui vaut mieux que sa ré-

putation». Rappels effectivement encourageants: mortalité infantile en forte baisse, espérance de vie à la naissance en augmentation, vaccination généralisée contre la diphtérie, la coqueluche et le tétanos, maladies mortelles jusqu'en 1960, formation de niveau élémentaire pour 86% des enfants (50 % en 1950), net recul de l'analphabétisme qui frappe pourtant encore 15% des humains, baisse du coût unitaire des véhicules automobiles, des appareils électroménagers, des tonnes de produits importés même de loin, des frais de transport aérien, du stockage du milliard de données, etc.

Autres progrès notables enregistrés en ce début de millénaire: en 2016, 3 424 millions de personnes avaient accès à Internet (contre 415 millions en 2000) et 2 800 millions étaient détenteurs d'un smartphone (contre 237 millions en 2009, soit un taux de progression annuelle de 42,3%).



Quant à la Suisse, elle revient de loin: pays d'émigration et de paysans pauvres au XIXe siècle, elle figure depuis bien des années dans le peloton de tête des classements par pays pour le volume de son produit intérieur brut, pour la compétiti-

vité de son économie, pour le niveau de vie de ses habitants.

Toutes ces évolutions positives comportent aussi leurs zones d'ombre. Dans la majorité des pays du monde, l'extrême pauvreté ne concerne plus qu'une proportion relativement réduite de la population. Mais partout aussi, les inégalités tendent à se creuser. Comme c'est le cas en Suisse où les corrections par la fiscalité et l'aide sociale ne suffisent pas à gommer des situations difficiles que l'on voudrait bien dissimuler.

Calamité universelle, l'inégalité sociale persiste partout et s'accroît même dans certains pays, en particulier dans ceux où l'Etat ne parvient pas à susciter, encore moins à imposer, des systèmes correcteurs et des mesures de solidarité en vue de renforcer les rangs des classes moyennes.

Rares sont les pays dont les habitants sont véritablement égaux devant la loi, dans les urnes, vis-à-vis des impôts, dans les systèmes d'éducation et de santé. Plus de deux siècles après la Révolution française, le combat pour la liberté, l'égalité et la fraternité n'a rien perdu de son actualité.

Yvette Jaggi

C'était la dernière chronique d'Yvette Jaggi pour notre journal. La rédaction tient à la remercier chaleureusement pour ses excellents textes, des années durant.

■ Jeunesse

2e succès du Jass intergénérationnel de la Jeunesse



Pour la 2e édition du Jass intergénérationnel, la Jeunesse du SEV avait convié les retraités le 9 décembre au Restaurant Holzschopf de Zurich.

Une après-midi géniale où les discussions intéressantes furent légion, et où la bonne humeur était de la partie. L'an dernier, c'est la jeune génération qui avait remporté la mise. Cette année, nous pouvons féliciter la PV pour sa vic-

toire. Hans Heule (1943) a remporté le tournoi avec ses 4248 points, suivi d'Adrian Intermühle (1987, 4211) et Ueli Röthenmund (1949, 3999).

On se réjouit déjà de la prochaine édition prévue le 8 décembre 2018.

Stefan Bruderer

■ VPT MOB

Une assemblée sous le signe des négociations CCT



rinne Haldi (secrétaire) et Fritz Reichenbach (caissier). La co-présidence reste aux mains de Daniel Gfeller et Heinrich Disch. En outre, l'assemblée a eu l'occasion de faire la connaissance de Lucie Waser qui renforce dès à

Cette année, l'assemblée d'automne du 15 novembre s'est déroulée totalement sous le signe des négociations CCT qui sont en cours. Avec grand engagement, divers aspects des négociations ont été discutés et débattus. Il en a résulté un nouveau mandat à l'attention de la délégation CCT afin que le processus se poursuive. Un autre point à l'ordre du jour était constitué des élections au comité. Les membres présents ont élu Isabelle Spigaglia, Roland Fuhrer, Gil Grepin, Florian Schaller, Alain Jeckelmann, Jean-Louis Tena, Philippe Petitpierre, Gerhard Baumann, Martin Gusset, Co-

présent l'encadrement de la section MOB en tant que secrétaire syndicale SEV en complément du collègue Tony Mainolfi. Elle s'occupera principalement des membres de langue allemande. A noter que des nouvelles fraîches sont tombées le 8 décembre concernant le poste de Zweisimmen (voir en page 16). Nous étions tous tristes durant la minute de silence en l'honneur des trois collègues décédés durant l'année.

Prochaine assemblée des membres: 14 mars, Restaurant de la Gare, Château d'Oex.

Heinrich Disch/MV

Journées de branche VPT

■ www.vpt-online.ch/fr/

Toutes les informations utiles sont disponibles sur le site internet de la vpt.

24 janvier	Journée Navigation à Lucerne
27 février	Journée Bus à Olten
8 mars	Journée Rail à Olten
15 mars	Journée retraité-e-s à Olten

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, Pascal Fiscalini, Markus Fischer, Françoise Gehring, Jörg Matter, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, 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, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa; téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00; kontakt@fachmedien.ch, www.fachmedien.ch

Pré-press: 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 1er février 2018.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 25 janvier à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 23 janvier à 10h.

Le journal du syndicat du personnel des transports

contact.sev

Votre contact.sev en 2018

Voici les dates de parutions de votre journal syndical en 2018:

1er février, 22 février, 15 mars, 6 avril, 26 avril, 17 mai, 31 mai, 14 juin, 28 juin, 12 juillet, 30 août, 13 septembre, 27 septembre, 11 octobre, 25 octobre, 8 novembre, 22 novembre, 6 décembre et 20 décembre. Pensez à nous envoyer vos informations pour l'agenda et les sections au plus tard le jeudi précédant la date de parution. Belles fêtes de fin d'année.

Yves Sancey et Vivian Bologna

Décès

Bally Robert, Lausanne; décédé dans sa 81e année. VPT Lac Léman.

Bangerter Anton, Lyss; décédé dans sa 78e année. PV Biel-Bienne.

Defago René, empl. aux manoeuvres, Monthey; décédé dans sa 88e année. PV Valais.

Dumas Robert, mart. pens, Genève; décédé dans sa 89e année. PV Genève.

Hottiger Hedwig, veuve de Walter, Lyss; décédée dans sa 91e année. PV Biel-Bienne.

Jacot Patrick, agent à l'entretien, Chevenez; décédé dans sa 63e année. VPT TPG Retraité-e-s.

Narbel Glerton, ouv. sp. pens, Lausanne; décédé dans sa 94e année. PV Vaud.

Oberli Simone, secr. CA/SEV, Lausanne; décédée dans sa 99e année. PV Vaud.

Philipona Micheline, veuve de René, Mantes-la-Jolie; décédée dans sa 92e année. PV Vaud.

Roulet Lucien, agent du mouvement pens., Gland; décédé dans sa 92e année. PV Vaud.

Ruano Roque, fonct. d'exploitation, AVILA; décédé dans sa 93e année. PV Genève.

Thiemard Marcel, chef de train, Orpund; décédé dans sa 85e année. PV Biel-Bienne.

Vez Mathilde, veuve de Marius, Salavaux; décédée dans sa 97e année. PV Vaud.

Angle droit

Le poids du divorce sur la prévoyance

Conséquences d'un divorce sur la prévoyance professionnelle : nouvelle brochure rédigée sur mandat du Bureau fédéral de l'égalité.

Pour 2018 il y n'a pas beaucoup de modifications à commenter concernant les assurances sociales. Il faut toutefois rappeler qu'une nouvelle réglementation définissant la répartition des avoirs de prévoyance en cas de divorce est entrée en vigueur début 2017. Une brochure d'information récemment actualisée explique ce changement et d'autres modifications du droit du mariage et de la famille. Elle présente le droit suisse du divorce, décrit le système de prévoyance et montre les incidences financières d'un divorce sur la prévoyance professionnelle.

À l'heure actuelle, nombreux sont les couples touchés par une séparation ou un divorce. Alors que, dans les années 70, en Suisse, seuls 15 % des mariages aboutissaient à un divorce, ce chiffre dépasse désormais les 40 %.

Entrée en vigueur début 2017, la nouvelle réglementation du partage de la prévoyance professionnelle prévoit une répartition plus équitable des avoirs de prévoyance entre les conjoints en cas de divorce ou entre les partenaires en cas de

dissolution du partenariat enregistré. Grâce à ce partage plus équitable, le conjoint - en général la femme - qui a assumé les tâches familiales pendant le mariage et qui, de ce fait, ne dispose pas d'une prévoyance professionnelle suffisante ne sera plus défavorisé en cas de divorce. Cette nouvelle disposition est expliquée dans la brochure d'information «Prévoyance professionnelle en cas de divorce : Guide à l'intention des couples mariés et partenaires enregistrés», qui aborde

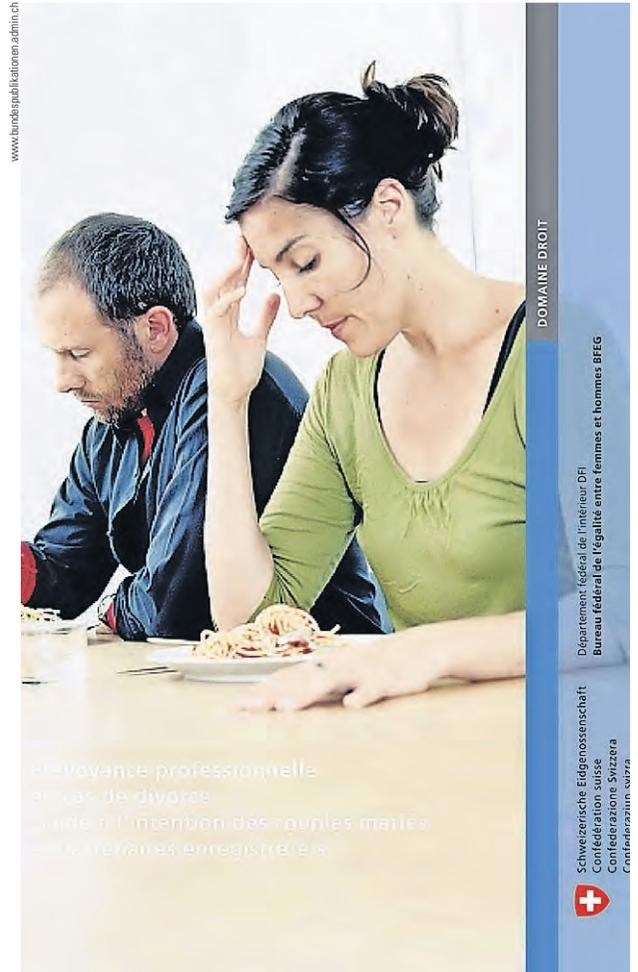
aussi les questions de l'autorité parentale conjointe et de l'entretien de l'enfant.

La brochure présente de manière claire et compréhensible les principaux aspects et dispositions légales du droit suisse du divorce et répond aux questions liées à la prévoyance. Des exemples concrets viennent illustrer différents cas de figure.

La brochure a été rédigée sur mandat du Bureau fédéral de l'égalité entre femmes et hommes BFEG par Alexandra Jungo, professeure de droit civil, et Lena Rutishauser, de l'Université de Fribourg, en collaboration avec la Conférence suisse des délégué-e-s à l'égalité (CSDE).

L'équipe de la protection juridique

La brochure peut être obtenue auprès de l'Office fédéral des constructions et de la logistique: www.bundespublikationen.admin.ch (303.001.F) ou au lien: bit.ly/2kpaw40.



Prévoyance professionnelle
en cas de divorce
Guide à l'intention des couples mariés
et partenaires enregistrés

DOMAINE DROIT

Département fédéral de l'intérieur DFI
Bureau fédéral de l'égalité entre femmes et hommes BFEGSchweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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



HELVETIA

Pneus d'hiver : un profil insuffisant peut coûter cher

Sommes-nous obligés de faire monter des pneus d'hiver sur notre voiture?

En principe non. Du moins pas en Suisse, puisqu'aucune obligation légale ne stipule que votre voiture doit en être équipée. La voiture doit simplement être fiable et la profondeur minimale légale des pneus de 1,6 mm. Si la profondeur de profil de vos pneus est correcte, n'imaginez

pas que vous êtes pour autant tirés d'affaire en hiver. Dès que les températures passent en dessous de 7 degrés Celsius, les pneus d'hiver, caractérisés par un mélange de gomme plus souple et leur profil plus profond (au moins 4 mm), ont une adhérence bien meilleure que les pneus d'été. Or, si la première neige ou le verglas arrive plus tôt que prévu et que votre véhicule, encore équipé de ses pneus

d'été, a dérapé et provoqué un accident, votre responsabilité peut être mise en cause pour négligence. Vous risquez un retrait de permis et votre assurance peut non seulement refuser de prendre entièrement en charge le dommage casco, mais aussi limiter l'indemnisation au titre de la responsabilité civile couvrant les dommages à des tiers. Même si vous avez inclus la clause de négligence dans la

couverture supplémentaire de votre police, nous vous recommandons d'installer des pneus d'hiver d'octobre jusqu'à Pâques. Surtout si vous roulez à l'étranger. En Allemagne par exemple, les pneus d'hiver sont obligatoires depuis 2010 et portent un pictogramme représentant un flocon de neige. En Autriche, ils sont également obligatoires du 1.11. au 15.4. depuis 2008, même pour les voitures

étrangères. L'Italie et la France ont rendu les pneus d'hiver obligatoires sur certains tronçons, par exemple dans la Vallée d'Aoste.

Hansjörg Ryser,
de l'équipe de conseil Helvetia

Pour tout complément d'informations, n'hésitez pas à contacter les conseillers SEV d'Helvetia sur www.helvetia.ch/sev

Chemins de fer Montreux Oberland bernois (MOB)

Le centre de Zweisimmen est sauvé

«C'est une très bonne nouvelle pour les salariés du centre d'exploitation de Zweisimmen (BE). Le centre est sauvé et ils n'auront pas à déménager à Montreux!», se réjouissent Lucie Waser et Tony Mainolfi, secrétaires syndicaux en charge du dossier MOB.

L'entreprise de transport ferroviaire reliant Montreux à l'Oberland bernois réfléchissait en effet à ne conserver plus qu'un seul centre d'exploitation. Alerté par les salariés motivés à se défendre, le SEV est allé à leur rencontre à plusieurs reprises et a défendu leurs revendications. Le syndicat a fait passer le message à la direction qui avait procédé à deux études. «Finalement, une solution humaine a été trouvée», se félicite Tony Mainolfi.

«C'est aussi un très bon signe pour les régions périphériques qui ont non seulement besoin d'un service public de proximité et de qualité mais également de places de travail.»
Lucie Waser, SEV



Très bonne nouvelle pour les salariés du centre d'exploitation de Zweisimmen (BE). Il est sauvé. Ils n'auront pas à déménager à Montreux.

Si une logique purement financière poussait à un scénario avec un seul centre, le conseil d'administration du MOB a été sensible à la dimension humaine et sociale de la question et a décidé de conserver les deux sites. Georges Oberson, directeur du MOB a ainsi garanti que les gens actuellement en emploi à Zweisimmen prendraient leur retraite après y avoir fait toute leur carrière.

Pour Lucie Waser, «c'est un très bon signe pour les régions périphériques qui ont besoin non seulement d'un service public de proximité et de qualité mais également de places de travail qui participent au dynamisme de ces régions». Après la rénovation de la gare de Château d'Oex, la ligne a de bonnes perspectives d'avenir. Dès 2018, le train circulera di-

rectement de Montreux à Interlaken – l'axe fort du tourisme en Suisse – sans changement à Zweisimmen. Il permet de voir défiler un paysage varié et unique en son genre et des panoramas uniques. Pierre Rochat, président du Conseil d'administration du MOB expliquait à «24Heures» (18.11.15) que «le chemin de fer a contribué au développement économique et social des

vallées qu'il traverse». Cette décision va donc dans le bon sens.
Yves Sancey

ASSEMBLÉE

Le 15 novembre, l'assemblée d'automne VPT MOB s'est déroulée sous le signe des négociations CCT. Compte-rendu en page 14.

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 des **chèques Reka d'une valeur de 40 francs**.

Solution du concours paru dans contact.sev n° 020:

La photo a été prise à la gare de Wasserau dans le demi-canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures.

Le sort a désigné **Carlo Simonet, Disentis/Mustér (GR), membre VPT Matterhorn Gotthard**.

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

Conditions de participation

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

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

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 24 janvier