

Léman Express

La solidarité syndicale pour empêcher un cheval de Troie libéral.

Page 5



Poids lourds ou train ?

Cantons et clients peuvent stopper le démantèlement chez CFF Cargo, notamment dans l'Arc jurassien. Interview de Philipp Hadorn.

Pages 8 et 9



NStCM/TPN

Nyon - La nouvelle présidence fait part de ses priorités.

Page 4

Lac Majeur

Les bateaux sont restés au port

Sur le bassin suisse du Lac Majeur, seules les premières et dernières courses pour les pendulaires ont circulé le 3 juillet. Durant le reste de la journée, les bateaux sont restés à quai pendant que les matelots se battaient pour défendre leurs salaires.

Dans le canton du Tessin, les salaires sont toujours plus sous pression. C'est pourquoi la lutte contre des baisses de salaire n'est en aucun cas un luxe, mais un devoir. Pour l'ancien personnel de la NLM, la réduction prévue de leurs salaires de près de 15% est inacceptable en particulier parce que leur nouvel employeur - la Società navigazione Lago di Lugano (SNL) - est soutenu financièrement par les pouvoirs publics. Le personnel et les syndicats sont ouverts à la discussion.

Pages 6 et 7



Face à la baisse inacceptable de leurs salaires de 15%, les matelots tessinois ont lancé une grève d'avertissement d'un jour.

Prochaine édition le 30.8

Même si l'été n'est pas forcément synonyme de vacances dans les transports publics, *contact.sev* opère une pause estivale jusqu'au 30 août 2018.

En cas d'actualités brûlantes, nous vous informerons pas le biais de nos moyens digitaux: site internet, Facebook, newsletter.

Le département de la communication vous souhaite néanmoins un bel été !

Tournant dans les négociations des CCT ?

La direction des CFF baisse d'un ton

■ «La direction CFF a remarqué qu'elle ne pouvait pas continuer à camper sur ses positions sans que cela ne débouche sur des problèmes» a informé Manuel Avallone à la Conférence CCT sur l'avancée des négociations. La proposition d'interrompre les négociations tant que les CFF lient la caisse de pensions et la CCT a été retirée.



Pages 2 et 3

Les délégués en pleine discussion.

EN VITESSE

Paquet européen de mobilité libéral rejeté!

La politique européenne des transports a connu un début d'été des plus haletants, avec un rebondissement inattendu!

Le 4 juin, les députés de la commission des transports du Parlement européen ont adopté des mesures contre les droits de millions de chauffeurs routiers en votant pour autoriser le repos hebdomadaire en cabine, pour flexibiliser davantage les temps de conduites et de repos et pour exclure toutes les opérations de transport international de la directive.



La Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) a mené une campagne sur le terrain partout en Europe (voir notre dernière édition).

Le 4 juillet, la session plénière qui se tenait à Strasbourg a donné lieu à un coup de théâtre. Le Parlement européen a voté contre ces trois textes sur le détachement des chauffeurs, leur temps de repos et le cabotage. Les trois textes adoptés en commission transport ne deviendront donc pas des lois communautaires. La majorité a jugé ces volets du paquet routier trop libéraux.

Les Etats historiques, à savoir la France et les pays de l'Alliance du routier dont l'Allemagne, ont fait barrage, tandis que les pays du groupe de Visegrad (Hongrie, Pologne, République tchèque et Slovaquie) souhaitaient que le statut de travailleurs détachés ne s'applique pas aux salariés de la route.

C'est une victoire pour les salarié-e-s de la route, pour l'ETF, pour les syndicats et le SEV. Les eurodéputés français ont aussi crié victoire face aux visées libérales des Etats de l'Est.

Ysa, avec transportinfo.fr

Négociations CCT CFF / CFF Cargo

Le ton des CFF a changé

La conférence CCT du 28 juin a pris connaissance de la bonne nouvelle: la direction CFF semble prête à rechercher des solutions respectant les points sur lesquels le SEV n'entrera pas en matière. Certainement grâce à la pression exercée par les fortes réactions du personnel. Les 118 délégués ont accepté une réglementation anticipée sur le thème de la durée du travail afin que les CFF puissent planifier l'horaire dès le mois de décembre.

Le vice-président SEV Manuel Avallone, qui préside la communauté de négociations (CN) CCT composée des syndicats SEV, VSLF, Transfair et ACTP, a expliqué aux personnes présentes que la délégation des CFF avait changé de ton lors des deux dernières journées de négociation. La forte participation du personnel notamment aux actions du 18 juin avec les ballons du SEV ont impressionné la direction CFF. Les prises de position déterminées de beaucoup de collègues sur le forum interne des CFF et dans les médias y ont aussi contribué, ainsi que les nombreuses adhésions au SEV. Soudain, la direction des CFF a révisé que ses revendications extrêmes étaient très mal prises par l'ensemble du personnel et non pas seulement par une poignée de syndicalistes, selon Manuel Avallone. «La direction CFF a remarqué qu'elle ne pouvait pas continuer à camper sur



Les délégué-e-s ont adopté les propositions de solution pour les thèmes-clés.

ses positions sans que cela ne débouche sur des problèmes. En tous les cas, nous avons pour la première fois durant les deux derniers jours le sentiment de pouvoir mener une discussion objective et d'arriver à un résultat acceptable». La conférence CCT s'est prononcée sur les solutions proposées, qui devront déboucher sur un résultat lors des prochaines négociations qui dureront jusqu'en septembre. Ensuite elle devra encore accepter ce résultat.

Les fruits de notre engagement

Dans son traditionnel discours à l'attention des délégués CCT, le président SEV Giorgio Tuti a complimenté tout le monde pour le bel engagement lors des actions, et pour les prises de position courageuses «contre les revendications indécentes de la direction CFF. Ceci a obligé cette dernière à entrer en discussion. Egalement le fait que nous ayons informé de manière transparente sur ce que la partie adverse voulait exiger du personnel. Beaucoup ont été choqués par de telles revendications. Grâce à tout cela, il est maintenant possible de faire de vraies négocia-

Prochaines négociations les 9 et 10 août

Après la Conférence CCT / CFF du 28 juin, les délégations de négociations se sont retrouvées le 3 juillet pour une nouvelle ronde, la dernière avant une pause estivale. «On constate un léger changement de direction. Le ton est aussi différent et la délégation des CFF est entrée dans une logique de négociations que nous n'avions pas sentie jusqu'ici et que nous avons toujours demandée», souligne Manuel Avallone, vice-président du SEV, à la tête de la Communauté de négociation (SEV, transfair, VSLF et ACTP).

«La mobilisation du personnel ces derniers mois et notamment les manifestations du 18 juin ont déjà porté leurs fruits, poursuit-il. Mais cela ne veut pas encore dire qu'un accord est sous toit. Il y a encore diverses rondes de négociations qui reprennent les 9 et 10 août. Elles devraient se conclure les 6 et 7 septembre», conclut Manuel Avallone.

Le SEV tiendra évidemment ses membres au courant de la suite. Et maintenant on ne peut que souhaiter à tous une bonne coupure estivale. **vbo**

tions. Votre tâche aujourd'hui, à vous les délégués, est d'accepter la direction prise pour la suite des négociations.» Les nouvelles positives du front ont poussé les délégués à discuter tout d'abord sur la situation des négociations et les solutions possibles, et de passer ensuite seulement aux deux propositions, qui demandaient l'une de suspendre les négociations jus-

qu'à ce que les CFF assument leurs responsabilités vis-à-vis de la CP CFF, et l'autre de rejeter l'accord sur la CP CFF étant donné que le Conseil d'administration des CFF n'avait pas accepté les trois mesures d'atténuation négociées, afin de faire monter la pression sur les négociations.

Solutions possibles

Manuel Avallone a souligné que les six points sur lesquels on n'entrerait pas en matière subsistaient: 1. pas d'affaiblissement de la protection contre le licenciement comme le demandent les CFF; 2. pas de suppression des garanties salariales accordées en 2011 dans le cadre du système salarial Toco; 3. pas de suppression de la septième se-

maine de vacances pour le personnel de plus de 60 ans; 4. pas de suppression de la garantie de 115 jours libres par année; 5. octroi de la prime d'ancienneté possible à l'avenir encore sous forme de temps; 6. pas de suppression des allocations régionales. Les négociations sont plus avancées en ce qui concerne le temps de travail. Le Conseil fédéral veut faire entrer en vigueur à la fin de l'année les révisions de la Loi sur la durée du travail (LDT) et de son ordonnance (OLDT). Ceci oblige les CFF à faire des adaptations au changement

d'horaire 2018/2019 en ce qui concerne les interruptions de travail, les intervalles entre les dimanches de repos, le passage du personnel de l'administration de la LDT à la Loi sur le travail (LTr). Le SEV est prêt à entrer en matière sur ces points mais il demande plusieurs choses en échange: les CFF ne doivent pas octroyer seulement des dimanches de repos mais des week-ends entiers; avant les vacances, il doit être possible de terminer son service à 20h sur demande au lieu de 22h; et les CFF doivent renoncer à leurs revendications de réduire les jours libres garantis et de supprimer la septième semaine de vacances pour les plus de 60 ans. Les deux parties se sont montrées prêtes à signer des accords sur les points mentionnés afin que les CFF puissent établir leur planification au changement d'horaire.

La discussion a porté sur des questions de compréhension et des critiques ont été formulées, surtout de la part des représentants du personnel des travaux, parce que les dimanches libres (resp. les week-ends) seront espacés de 5 semaines avec la

nouvelle réglementation alors qu'aujourd'hui, l'espacement est de 4 semaines pour eux. Toutefois lors de la votation, la grande majorité des délégués a suivi le spécialiste du temps de travail du SEV Martin Allemann et accepté l'accord qui, de manière générale, est correct et avantageux pour le personnel. Pour conclure, Manuel Avallone s'est montré confiant en l'avenir car, avec les solutions acceptées, il sera possible d'obtenir un résultat de négociations, si les limites à ne pas dépasser du SEV sont respectées et que ses revendications sont prises en compte, surtout celles concernant l'évolution salariale et la numérisation.

Confiance limitée envers la direction des CFF

Parmi les deux propositions sur la CP CFF, l'une a été retirée et l'autre n'a pas obtenu la majorité des deux-tiers pour être déclarée urgente. Mais elles ont servi d'avertissement pour les CFF et pour cela, elles ont été vigoureusement applaudies. Ceci montre que la confiance rompue avec la direction des CFF en ce qui concerne la CP n'est pas encore digérée... **FI / MV**

Photo de la semaine



Historique! Face au grounding de la presse romande et la fermeture annoncée du «Matin» papier au 21 juillet, les journalistes de Tamedia sont en grève le 4 juillet, malgré les menaces.

EDITO

La première moitié de l'année est derrière. C'est le moment de tirer le bilan. Les six derniers mois furent intenses. D'un point de vue syndical, il y avait et il y a toujours de grands défis en Suisse comme en Europe.

Le SEV a investi beaucoup de temps et d'énergie pour les négociations sur la CCT CFF / CFF Cargo, qui sont en suspens durant les vacances d'été mais qui continueront. Le ton s'est radouci, toutefois il reste beaucoup d'obstacles à franchir. Nous devons continuer à mobiliser toute notre énergie pour obtenir une bonne CCT. Les CFF ne sont pas les seuls à nous avoir occupés: au BLS aussi il a fallu faire des adaptations dans la CCT, au vu de la révision de la Loi sur la durée du travail et de son Ordonnance. Les négociations ont débouché sur un résultat positif.

Une notion nous a accompagnés durant tout le premier semestre 2018: «la grève». Le personnel de la SNCF en France et celui de Trenord en Italie ne furent pas les seuls à interrompre le travail pour protester contre les détériorations de leurs conditions d'engagement. En Suisse aussi les employé-e-s ont de plus en plus tendance à descendre dans la rue ou à cesser momentanément le travail pour défendre leurs intérêts. Par exemple au Tessin, où l'ancien personnel NLM a dû faire la grève. Aux TPG à Genève, l'interruption de travail a pu être évitée au dernier moment et, grâce à notre intervention, d'importantes avancées ont été possibles.

Depuis le début de l'année, beaucoup de nouveaux membres ont adhéré au SEV. Ceci nous réjouit! C'est le résultat de notre bon travail et de notre engagement syndical. Il s'agit de continuer avec la même motivation durant le deuxième semestre. Je suis certain que ce sera le cas!

L'époque actuelle est marquée par la digitalisation, la flexibilisation, la course aux bénéficiaires. Avec de tels facteurs, les défis augmentent pour les travailleuses et les travailleurs et donc aussi pour les syndicats. Je suis sûr que durant les mois à venir, nous allons gagner l'une ou l'autre bataille, sur le plan national mais aussi international, où les pendules ont été remises à l'heure avec le rejet du paquet sur la mobilité de l'UE (page 2). De nouveaux compromis doivent être maintenant négociés. Il nous appartient de contribuer à structurer les conditions-cadre du futur. Le SEV est bien placé pour cela et il est prêt à le faire!

Je souhaite un bel été à tous nos collègues.

Giorgio Tuti, président du SEV.

■ Bus longue distance

Première prise de contact entre le SEV et Eurobus



Vendredi 6 juillet, une délégation du SEV composée de la vice-présidente Barbara Spalinger et du coordinateur national de la branche bus Christian Fankhauser a été reçue par la direction d'Eurobus représentée par le directeur du groupe Andreas Meier et le directeur des lignes de bus longue distance Roger Müri. La direction a répondu à la demande de rencontre du SEV qui a permis un premier échange courtois d'informations.

Porte ouverte à la CCT

La délégation du SEV a fait part de sa volonté de connaître les salaires actuels des chauffeurs et le règlement du personnel, puisque l'entreprise n'est pas signataire d'une CCT. Le SEV a également transmis à la direction sa volonté d'arriver prochainement à la conclusion d'une CCT dans le domaine du bus longue distance. Avant de se prononcer sur la question de la CCT, la direction a indiqué qu'elle voulait d'abord attendre encore quelques mois avant de connaître les résultats de la viabilité de ces trois lignes concessionnées. Au plus tôt en janvier 2019 une nouvelle rencontre pourrait avoir lieu pour en parler. La porte est donc ouverte à une négociation conventionnelle.

■ Pensionnés VPT TL Sortie poisson



Par un temps magnifique, 69 personnes étaient présentes. Le car nous a emmené en terre Neuchâteloise, avec un arrêt à Auvier, au château pour un apéritif - dégustation et visite des caves et en fin de matinée, départ pour le Landeron au restaurant «La Lagune» où des délicieux filets de perche nous ont été servis. **Le secrétaire**

Usages dans la branche

Le SEV a également informé Eurobus des démarches qui pourraient être entreprises notamment auprès de l'Office fédéral des transports (OFT) par rapport aux usages dans la branche pour différencier ceux des grandes lignes qui ne peuvent être comparés au salaire minimum conseillé pour le trafic régional pour lesquelles l'OFT a émis une directive en vigueur depuis le 1er avril 2014. L'octroi de concessions en février pour les lignes de bus longue distance nécessite une nouvelle directive grandes lignes de la part de l'OFT pour fixer un salaire minimum de la branche. Eurobus s'est dit se rein au vu des salaires pratiqués qu'ils estiment supérieurs aux minimums.

Pour rappel, depuis le 10 juin, Eurobus, exploite les trois premières lignes de bus longue distance agréées à ce jour. Le rôle de Flixbus dans le partenariat se limite à la fourniture de son système de réservation. Cette première prise de contact entre le SEV et Eurobus aura permis une discussion franche et ouverte. Il est à espérer que les points ouverts par le syndicat et les clarifications de la direction d'Eurobus conduisent à terme à la conclusion d'une CCT. La balle est maintenant dans le camp d'Eurobus qui a tout à gagner à montrer son ouverture au dialogue social et faire mentir l'idée d'une compagnie low cost. **Yves Sancey**

■ Transports publics de Nyon et Nyon-St-Cergue-Morez

Nouvelle présidence

La section SEV NStCM/TPN regroupe à la fois les conducteurs des transports publics de Nyon (TPN) et du train Nyon-St-Cergue-Morez (NStCM) qui ont une direction commune. Depuis le 10 avril, son comité a élu un nouveau vice-président et un président. Comme ce dernier, le mécanicien de locomotive Jérôme Ghedira est actuellement en vacances, nous nous sommes entretenus avec le vice-président, le chauffeur de bus Jérôme Barthélémy (photo), et le responsable syndical Jean-Pierre Etique.

Du côté des mécanos, les échos que nous avons recueillis sont plutôt à la satisfaction. Le fait qu'il n'y ait qu'une seule ligne de chemins de fer, contrairement au réseau de bus nyonnais et environs qui s'est beaucoup étendu ces dernières années, permet une organisation des tours de service moins complexe.

Pour les chauffeurs de bus, en plus de la question de la mise à disposition de WC qui font défaut à certains terminus, la question principale est celle des horaires. En particulier avec l'augmentation des ca-

dences avec des bus au quart d'heure. Sensible à cette question et bien placé pour constater la «relative détérioration des conditions de travail depuis cinq ans», Jérôme Barthélémy, la quarantaine dont dix ans passés dans l'entreprise, s'est présenté pour «faire bouger les choses», que la voix des chauffeurs soit bien représentée au comité et pour améliorer leurs conditions de travail. «Ce qui pèse sur les collègues, ce sont les rythmes de travail, les services avec parfois 11 heures d'amplitude et les journées consécutives qui s'enchaînent» fait-il remarquer. Frontalier, Jérôme précise aussi qu'il aime son travail et cette région et qu'il ne doute pas que des solutions vont être trouvées.

Le SEV a fait part dans ses requêtes à la direction de sa volonté de créer un groupe de travail paritaire et participatif pour mettre en place les nouveaux horaires. La première ronde de négociation des requêtes SEV 2019 du 25 juillet devrait permettre d'y voir plus clair. «On attend beaucoup de la direction dans le cadre de la création de



Jérôme Barthélémy, v-pdt.

ce groupe qui tient compte et respecte la volonté des collègues» souligne Jean-Pierre Etique. Plusieurs pistes sont étudiées, dont celle de faire des groupes avec des volontaires pour faire des tours plutôt le matin, l'après-midi ou le soir. Le personnel se prononcera cet automne. Cette piste n'est toutefois possible qu'avec une répartition équitable du personnel entre ces trois groupes. «L'objectif est d'améliorer de manière significative les horaires pour favoriser l'équilibre entre la vie privée et la vie professionnelle du personnel. Dans le groupe de travail, il s'agira aussi de débattre de l'avis du personnel quant à l'utilisation des ressources humaines et financières» insiste Etique. **Yves Sancey**

■ Transports publics neuchâtelois

Sondage SEV chez TransN

Evoqué ici à deux reprises (nos 2 et 8/18), un questionnaire santé a été mis en place sur les tours de service, le bien-être et la santé du personnel de l'entreprise de transports publics neuchâtelois TransN.

Un nombre représentatif du personnel syndiqué a répondu. Des mesures doivent être prises pour améliorer les tours de service: 92% des sondés veulent que l'équivalent de la semaine de 5 jours, soit la moyenne journalière de 492 minutes, soit appliqué pour le personnel de la production.

Cela garantirait au personnel d'avoir une moyenne de deux jours de congé par semaine.

Autre résultat significatif: 95% des sondés souhaitent avoir des journées compactes, avec le minimum de pause pour avoir une amplitude la plus faible possible n'excédant jamais 10h.

Les conditions de travail ne donnent pas entière satisfaction pour près de la moitié du personnel sondé. Des améliorations sont à apporter, en particulier dans la mise en place des horaires de service.

Près de trois quarts des sondés estiment que leurs conditions de travail ont tendance à se dégrader depuis trois ans. Il est primordial de mettre l'accent sur l'aménagement d'horaires de service qui donnent satisfaction, avant même les questions de salaire. Bonne nouvelle, 80% sont satisfaits de l'ambiance au travail. Ce qui démontre qu'il y a un bon esprit de solidarité et d'entente entre les collègues.

Avec ce sondage, le SEV dispose d'un fil rouge pour son travail. Maintenant la balle est dans le camp de la direction qui a promis la création d'un groupe de travail paritaire, soutenu par un médecin du travail. Ne manquent plus que les dates, dans les plus brefs délais, pour donner le coup d'envoi. **Yves Sancey**



Mobilité lémanique

Léman Express, cheval de Troie?

Le Léman Express, qui devrait démarrer en décembre 2019, sera le plus grand RER transfrontalier d'Europe. Il pourrait aussi être à partir de 2025 un cheval de Troie pour tester une dégradation des conditions de travail du personnel par le biais d'un appel d'offre européen.

Flonflons, discours des autorités et huissiers en bicorne, les cérémonies s'accroissent depuis décembre en vue de la mise en route du Léman Express.

CEVA, chaînon manquant

Le 7 juin, autorités et opérateurs de transport fêtaient le doublement aux quinze minutes des cadences de passage du train régional reliant Coppet (VD) et Lancy-Pont-Rouge (GE) depuis le 11 juin, aux heures de pointe. Ce quart d'heure un peu vaudois préfigure le réseau Léman Express qui devrait être terminé le 15 décembre 2019. Ces convois régionaux dépasseront alors Lancy-Pont-Rouge et s'engageront sur la nouvelle ligne CEVA pour gagner Annemasse, voire Evian, Saint-Gervais ou Annecy. Avec le chaînon ferroviaire manquant des 16 kilomètres de ligne qu'est le CEVA, le réseau raccordera 45 gares suisses et françaises via 230 kilo-

mètres de ligne, desservant un territoire de plus d'un million d'habitants du Grand Genève.

Diminuer le tout-voiture

Le Léman Express, qui sera le plus grand RER transfrontalier d'Europe, est né du constat de l'accroissement des déplacements transfrontaliers qui s'effectuent à 84% en transports privés, faute d'une offre efficace, surchargeant le réseau routier. Avec les 40 trains du futur réseau, 50'000 voyageurs passeront la frontière chaque jour pour étudier, travailler ou se détendre. L'espoir est donc de rendre le transport public plus attractif et de faire diminuer le tout-voiture et son cortège de bouchons.

Droit du travail

Pour les syndicats suisses et français, une question centrale se pose : qui est la compagnie exploitante et quelles conditions de travail vont prévaloir ? Le maintien des conditions de travail et des statuts de part et d'autre de la frontière est en jeu. Dans un premier temps, ce sera chacun chez soi, le changement de mécaniciens s'opérant à Annemasse. La compagnie exploitante Lémanis est possédée conjointement par la SNCF (40%) et les CFF (60%), mais les mécaniciens, bien que détenant les deux permis, ne travailleront que sur un territoire, les changements se feront à Annemasse.



La solidarité de terrain entre syndicats français et suisses: déterminante pour la qualité de l'emploi.

La possibilité d'un appel d'offre

Le 1er février, la Confédération, Genève, Vaud et la Région Auvergne-Rhône-Alpes ont signé une lettre d'intention relative au Léman Express. Par ce document, les quatre partenaires veulent créer d'ici 2023 au plus tard une autorité organisatrice unique. Celle-ci devrait alors avoir comme interlocuteur une seule entreprise exploitante qui devrait être l'actuel préopérateur Lémanis, appelée à devenir au plus tôt une société ferroviaire à part entière, selon les vœux de la lettre d'intention. Cette dernière comporte des zones de flou très embêtantes du point de vue syndical. Elle offre en effet la possibilité pour l'autorité organisatrice unique de procéder « à la mise au concours éventuelle des prestations ferroviaires du Léman Express, sur l'ensemble du périmètre franco-suisse concerné, au terme de la concession d'une durée de 10 ans, avec une clause de sortie possible de la concession au terme d'une durée de 6 ans, octroyée sur le périmètre suisse à l'exploitant unique ».

A l'horizon 2025-2029, le réseau pourrait alors être soumis à un appel d'offre européen. Par ailleurs, l'Union européenne s'apprête à libéraliser les grandes lignes en 2020 et les trains régionaux en 2026. Dans ces conditions, pour un réseau transfrontalier, la pression sera importante, notamment sur les

conditions de travail. « Les syndicats français et suisses, solidaires dans ce dossier, pèsent de leur poids pour que les politiques stipulent les conditions sociales dans cet appel d'offre et ne se focalisent pas uniquement sur l'offre la moins chère » souligne Valérie Solano secrétaire syndicale SEV.

La CGT Cheminots, SUD Rail et le SEV ont demandé à Lémanis des informations sur les futures conditions de travail. Lors d'une séance commune le 6 juillet, il est ressorti que le périmètre juridique qui permettra l'exploitation du Léman Express n'est pas encore réglé. Les autorités impliquées planchent sur cet aspect. « Pour l'instant, grâce à notre politique syndicale collective avec les syndicats français, nous avons forcé Lémanis à donner des réponses et à assurer les conditions de travail des mécaniciens, mais rien n'est pour autant assuré après six ans. Des deux côtés de la frontière les syndicats continueront à veiller au grain » promet Solano.

Dumping salarial

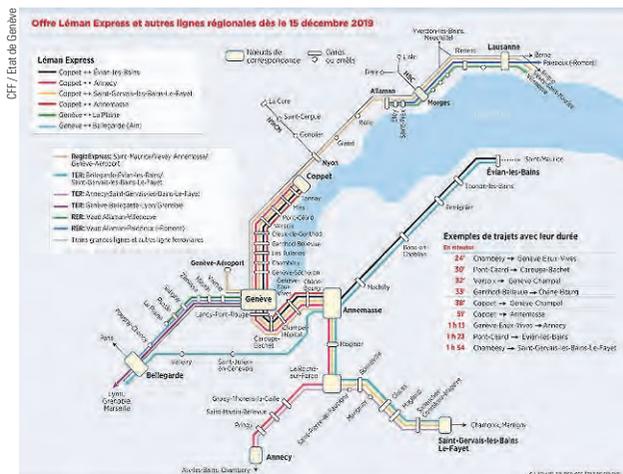
La grande crainte des syndicats c'est que le CEVA et le Léman Express servent de cheval de Troie pour des compagnies moins regardantes socialement pour gagner l'appel d'offre ou exploiter la ligne en sous-traitance, conduisant de part et d'autre de la frontière à une dégradation des conditions de

travail et de salaire. L'autorité organisatrice unique du Léman Express devra certes « s'assurer que les prestations offertes sur le périmètre répondent à des critères de qualité élevés », dont les critères sociaux, peut-on espérer, mais elle devra en même temps veiller « à une maîtrise des coûts et à une rentabilité maximale » qui ne présage rien de bon dans la lutte contre le dumping. D'autres indices convergents appellent à la vigilance. Le chantier du CEVA a été le théâtre de multiples dénonciations syndicales de cas de sous-enchère pour arriver à l'engagement par l'Etat de deux inspecteurs supplémentaires dévoués au contrôle des conditions de travail, palliant à l'irresponsabilité dénoncée par Unia de l'autre maître d'ouvrage, les CFF.

Acteurs européens ?

La lutte des sous-traitants des TPG (notre dernière édition) a aussi montré que les conditions de travail sont nettement moins bonnes dans la cascade de la sous-traitance. La RATP se profile depuis des années comme un acteur important de la mobilité dans la région. Il est à craindre que la SNCF se retire toujours davantage des lignes régionales les moins rentables au profit d'entreprises comme la RATP ou d'autres acteurs européens un peu moins regardants sur les conditions de travail.

Yves Sancey



Navigation: grève d'avertissement au Tessin



Angelo Stroppini

Grève d'un jour sur le Lac Majeur

Mardi 3 juillet, le travail s'est arrêté sur le bassin suisse du Lac Majeur: seules les premières et les dernières courses ont circulé afin de garantir le transport des pendulaires de la région de Gambarogno. Durant le reste de la journée, les bateaux sont restés à quai. La Société de Navigation du Lac de Lugano (SNL) a tenté d'assurer un service partiel avec le personnel de Lugano. La lutte pour la défense des conditions salariales revêt une importance toute particulière dans un canton où le dumping salarial est le lot quotidien et où le marché du travail est constamment confronté à une concurrence malsaine.

Il est 8h30: on croise les bras après les premières courses du matin qui ont assuré le transport des pendulaires. A 8h35, les téléphones des syndicalistes commencent à chauffer. On communique la grève d'une journée (contenu et modalités) à la direction de la SNL et aux représentants du canton. **Angelo Stroppini**, secrétaire syndical SEV et responsable des négociations CCT, rappelle qu'il s'agit d'une grève décidée par le personnel ex-NLM: «Après avoir évalué, lors d'une assemblée, les résultats des négociations en cours pour leur future CCT, ils ont constaté que leurs salaires allaient subir une forte baisse à partir du 1er janvier de l'année prochaine. Il s'agit purement et simplement d'une affaire de dumping salarial, d'autant plus grave que l'entreprise bénéficie d'importants subsides cantonaux». Cette évaluation est pleinement partagée par le secrétaire cantonal d'UNIA **Enrico Borelli** et par le secrétaire syndical de l'OCST, **Lorenzo Jelmini**. Les trois syndicalistes soulignent que la situation d'impasse dans laquelle tout le monde se trouve actuellement est due à l'intransigeance de l'employeur, la SNL. Les employé-e-s ex-NLM savaient très bien que les salai-



Lorenzo Jelmini (OCST), Angelo Stroppini (SEV), Enrico Borelli (UNIA) et Domenico Ferrazzo (CoPe).

res seraient le point d'achoppement dans les négociations sur la nouvelle CCT. Ils étaient prêts, et le sont d'ailleurs toujours, à entrer en discussion sur ce thème sensible. Ils savaient que dans le cadre de ces négociations, qui s'avèrent très difficiles depuis une année déjà, il fallait faire des concessions. Et les faits l'ont confirmé. Angelo Stroppini explique que «la délégation syndicale a rencontré quatre fois la partie opposée. A chaque fois, la direction a répété que dès le 1er janvier 2019, les salaires seront ceux prévus par l'échelle salariale du règlement d'entreprise de la SNL. Cela signifie une réduction d'environ 15% au mi-

nimum. Un tel scénario n'est pas acceptable si l'on considère que l'entreprise bénéficie, grâce à la grève de l'été dernier, d'un important soutien financier public.»

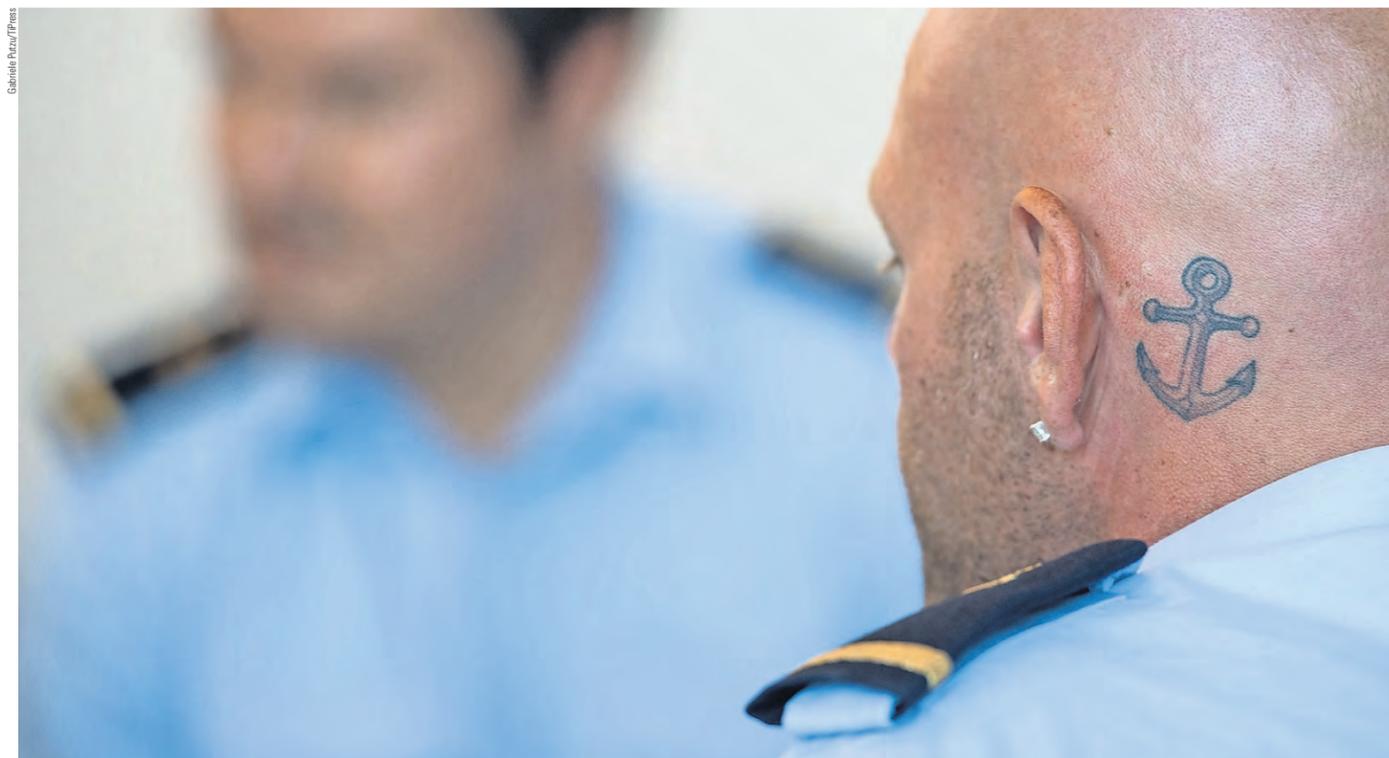
«Pour le personnel, la réduction des salaires est d'au moins 15%. Un scénario d'autant plus inacceptable que la SNL bénéficie d'importants soutiens financiers publics.»

Angelo Stroppini, syndicaliste SEV

«L'obstination de la direction de la SNL est encore moins compréhensible au vu du business plan présenté à plusieurs occasions, qui proposait une solution viable: une adaptation du revenu des salariés SNL de 5%, salaires qu'il s'agirait ensuite d'appliquer au personnel des deux lacs. Le calcul a été fait sur une base de 32 employés sur le bassin suisse du Lac Majeur et non pas de 17, chiffre correspondant à la force actuelle de travail sur le Lac Majeur.»

Le salaire représente un élément essentiel du contrat de travail et cela n'est pas prêt de changer. En effet, ni la compassion, ni les recommandations paternalistes ne font bouillir la marmite. Et de plus, ceux qui les prodiguent ont de bons salaires et des conditions de travail sûres. Evidemment qu'on arrive tous à la fin du mois en même temps. Mais pour celles et ceux qui ont un salaire insuffisant et une famille à nourrir, la situation devient précaire. Et derrière chaque travailleur il y a une famille! C'est pourquoi il faut trouver un accord sur les salaires avant d'entamer les discussions sur le reste de la CCT. Angelo Stroppini, Enrico Borelli et Lorenzo Jelmini expliquent toutefois « qu'aujourd'hui, on demande au personnel ex-NLM de travailler avec la perspective d'avoir moins de jours libres et moins de salaire».

Au vu de cette situation complètement bloquée, les employé-e-s ont décidé de défendre leurs droits avec cette même détermination dont ils ont fait preuve pour faire démarquer le nouveau consortium, lorsqu'ils se sont retrouvés avec une planification du temps de travail des plus pénibles à cause du manque de personnel.



Un combat, un objectif: ancrer des droits solides dans une CCT afin de garantir des conditions salariales et contractuelles.



La délégation des vendeuses OVS licenciées; unie aux matelots en grève.

Quelques matelots ont confié leurs craintes: «Nous nous serions bien passés de cette mesure de lutte mais, grâce à elle, nous espérons pouvoir débloquent la situation dans laquelle nous nous sommes embourbés durant les derniers mois, car le temps passe et cela devient pesant». Se retrouver dans l'incertitude au niveau professionnel est une expérience qui met à rude épreuve et qui ronge. La preuve en est que beaucoup d'anciens employé-e-s de l'ex-NLM ont changé de profession. Les

navigateurs, qui aiment leur travail et qui connaissent bien le territoire sur lequel ils évoluent depuis des années, demandent juste de pouvoir continuer à pratiquer leur métier avec des conditions d'engagement et de salaire garanties dans une convention collective de travail. Il s'agit aussi de préserver la dignité dans un sens plus général. Cela touche toutes les catégories professionnelles. Enrico Borelli l'a dit très clairement lors de la conférence de presse: «le marché du tra-

vail fait froid dans le dos. Il est capable d'effacer d'un seul coup d'éponge les postes de travail, les droits, et la dignité». Citons le cas emblématique d'OVS, le magasin d'habits qui licencie des centaines de personnes sans le moindre plan social, faisant fi des droits les plus élémentaires. Une délégation du personnel de vente licencié a exprimé sa solidarité avec le personnel navigant, montrant la grande valeur du courage et de la dignité. En fait, tous ceux qui luttent pour leurs

droits sont respectés, sans exception, et pleinement. «Nous nous retrouvons tous sur le même bateau et espérons rester à flot» a déclaré au personnel navigant une vendeuse licenciée qui a été brusquement entraînée dans l'incertitude par son employeur. Encore un autre terme clé: la solidarité. Pour pouvoir naviguer avec un minimum de sérénité, il faut de la solidarité. Les employé-e-s qui ont déjà vécu la grève historique de 2017 le savent très bien. «Cet esprit, qui fait honneur à ces collègues, s'est fait ressentir hier aussi avec le personnel de Lugano appelé à les remplacer pour assurer les courses. La reprise du travail s'est faite dans le calme, sans faire de vaines polémiques et sans conflit. Les gens ont fait preuve de responsabilité et de sensibilité» conclut Angelo Stroppini. Aujourd'hui, on parle de reprendre le dialogue sur les conditions à appliquer en 2019. C'est sur cela que portent les négociations. Parce que si l'accord conclut avec le canton et la ville de Locarno a donné des garanties pour 2018, tout le reste encore à négocier. **Françoise Gehring**

EN SILENCE

Personnel navigant, syndicalistes et journalistes: tous debouts, en silence. Ils se sont recueillis un instant pour les personnes disparues dans l'exercice de leurs fonctions: un jour avant la grève, un ouvrier de 25 ans (Carlo) et son collègue de 36 ans (Oscar) sont décédés, écrasés par un coffrage. Encore deux vies anéanties. Deux de trop. Consternation. Car mourir durant le travail est certainement un drame des plus terribles.

Citer des chiffres peut paraître cynique mais cela peut nous aider à réfléchir. Chaque année, la Suva enregistre 9000 accidents des suites d'une chute de plusieurs mètres. Dans 280 cas, la victime a des séquelles à vie et dans 22 cas, l'issue est fatale. Toujours selon les statistiques de la Suva, chaque année quelque 250 000 personnes sont victimes d'un accident professionnel. Cela correspond à un travailleur sur cinq dans le secteur du bâtiment, d'un sur quatre parmi ceux qui travaillent sur les échafaudages, et d'un sur trois dans le secteur forestier. **trg**

Démantèlement chez CFF Cargo



Philipp Hadorn (51), au SEV depuis 2002, s'occupe du dossier CFF Cargo et de l'aviation. Conseil national PS/SO, il siège notamment à la commission des transports et des télécommunications. Mari, il a trois fils.

«Ce démantèlement peut et doit être stoppé!»

Le 29 juin, CFF Cargo a informé les partenaires sociaux, dans le cadre de la commission d'accompagnement, de la situation concernant les suppressions de postes et de points de desserte acceptées en février dernier par le Conseil d'administration des CFF: l'effectif doit passer de 2200 collaboratrices et collaborateurs en février 2018 à seulement 1400 en 2023. Et sur les 340 points de desserte actuellement en fonction, environ la moitié doivent être examinés. contact.sev a demandé au secrétaire syndical SEV en charge du dossier Philipp Hadorn où en est le démantèlement et s'il serait encore possible de le stopper.

■ **contact.sev:** Quelles sont les informations données vendredi dernier par CFF Cargo à la commission d'accompagnement au sujet du démantèlement? Est-ce que des collaboratrices et collaborateurs ont déjà perdu leur poste ou ont déjà été informé-e-s de la suppression de leur poste?

Philipp Hadorn: Le programme de réorganisation Struko (réduction des coûts structurels) est en cours d'après CFF Cargo. Sur les 674,5 postes à temps complet répertoriés en 2015, seuls 474,6 sont occupés de manière ordinaire à fin avril 2018. Jusqu'à la fin de l'année, environ 23 postes à temps complet seront encore supprimés. Pour 23 personnes il n'a pas été possible de trouver des solutions adéquates: elles ont

été aiguillées vers le centre du marché du travail (CMT). Certaines ont pris leur retraite anticipée.

L'examen des points de desserte en vue des premières fermetures au changement d'horaire 2018/2019 débouche sur un véritable démantèlement, conformément à la «Politique de retrait et d'optimisation» de CFF Cargo (cf. contact.sev n° 9/18). La décision est définitive en ce qui concerne l'application dans l'Oberland bernois mais celle qui concerne le Jura est repoussée à fin septembre 2018, car des discussions sont en cours au niveau cantonal (voir encadré).

En tant que partenaires sociaux, durant l'application nous sommes informés (comme pour toutes les réorganisations chez CFF Cargo) de la situation pour chaque personne (de manière anonyme), des solutions déjà trouvées pour le personnel concerné et des endroits où il faudra se battre pour en trouver. Certains collègues ont déjà été informés et les processus sont en cours.

■ **Comment les choses évoluent-elles selon CFF Cargo durant les prochaines semaines et les prochains mois?**

La «feuille de route» prévoit de procéder à l'examen de la moitié des 340 points de des-

serte région par région. Le procédé est toujours le même: les points de desserte dont l'exploitation n'est plus rentable du point de vue de

tissements supplémentaires pour l'entretien des routes. Actuellement au sein de la commission d'accompagnement, nous tentons de nous

«Nos objectifs sont tout autre que l'accompagnement d'un démantèlement aussi désastreux, un autogol pour le transport ferroviaire des marchandises.»

CFF Cargo seront sacrifiés. On considère les questions de la croissance du volume et de la hausse des prix, puis finalement on se demande si les marchandises ne pourraient pas être livrées à un autre endroit ou si d'autres alternatives seraient possibles.

■ **Qu'est-ce que les partenaires sociaux ont accompli dans le cadre de la commission d'accompagnement?**

Depuis le début, le SEV a affirmé que ce démantèlement du service public était une mauvaise chose, qu'il n'offrirait pas de perspectives d'avenir et qu'il était dommageable pour l'approvisionnement de base dans de nombreuses régions. Un tel démantèlement a des répercussions négatives sur le développement des structures décentralisées de notre pays, sur l'essor économique et l'emploi dans les régions concernées. Sans parler des conséquences néfastes pour l'environnement et des inves-

■ **Les délégués RPV ont écrit une lettre ouverte à la direction Cargo. Que fait le SEV sur le plan syndical contre ce démantèlement?**

J'ai régulièrement l'occasion d'expliquer à nos membres lors d'assemblées que la politique réductrice de l'actuel Conseil d'administration de CFF Cargo bafoue gravement les intérêts du trafic marchandises sur le long terme. L'insatisfaction de certaines branches et régions face au retrait de CFF Cargo du trafic par wagons complets grandit. Les cantons commencent à exprimer leur mécontentement. La colère du personnel monte,

en même temps que la peur existentielle de perdre son poste de travail.

■ **Est-ce que ta motion «Prendre le temps de la réflexion...» a fait bouger les choses au Conseil national, et que peut-il se passer à l'avenir?**

Après l'affaire CarPostal, beaucoup de politiciens gardent un œil non seulement sur le comportement de la direction de la Poste, mais aussi sur celui de la direction des CFF. Maintenant le politique exige clairement des corrections au niveau des salaires des membres de la direction du groupe et veut limiter le pouvoir du CEO Andreas Meyer. Avec le soutien du Parlement, la cheffe du DETEC Doris Leuthard a décidé qu'Andreas Meyer devait renoncer à la présidence du Conseil d'administration de CFF Cargo. Ma motion qui a été signée par 91 Conseillers nationaux est un carton rouge à l'attention des CFF.

Après la pause estivale, le Conseil des Etats va également se pencher sur ce thème. Mais le Conseil fédéral s'oppose encore à ce temps de réflexion. Peut-être qu'après le scandale CarPostal où il a fallu déterminer les responsabilités, la Conseillère fédérale Doris Leuthard va devoir réfléchir également dans

quelle mesure elle veut laisser



Selon les projets d'économies de la direction de CFF Cargo, en 2019 le transport de bois par les CJ avec les wagons CFF sur bogies transporteurs – ici à Tramelan – sera terminé.

ser la liberté d'agir pour boulever la politique du transport des marchandises en surface à un CEO des CFF et président du Conseil d'administration CFF Cargo à qui on a déjà annoncé qu'on lui retirait la confiance en la matière. Là-aussi, il va falloir se demander qui est responsable.

■ **Et que se passe-t-il sinon au niveau fédéral contre le démantèlement?**

Suite aux dernières élections fédérales, la majorité qui prône les bienfaits de la dérégulation et de la libéralisation s'est vue renforcée. Cela rend les choses plus difficiles. Simultanément, des voix se font entendre à gauche comme à droite pour renforcer l'autorité de la Confédération sur les entreprises proches de l'Etat.

«Doris Leuthard veut-elle laisser la liberté d'agir à un CEO des CFF et président du Conseil d'administration CFF Cargo à qui la confiance en la matière sera retirée...»

L'évolution négative et le démantèlement de l'approvisionnement de base sont trop évidents, et ils sont diamétralement opposés aux intérêts de l'économie, des régions et des travailleuses et travailleurs. On a déjà pu voir quels résultats au niveau du

positionnement concernant la vente des billets CFF ou la fermeture des bureaux de poste.

■ **Et au niveau cantonal, par exemple au Jura pour sauver le trafic marchandises des Chemins de fer du Jura (CJ)?**

Il faut espérer que si le démantèlement se poursuit, les cantons concernés protestent. Car ce sont eux qui subiront les conséquences au niveau de l'essor économique, du trafic, de l'entretien des routes et des emplois dans les régions. Ils sont influents. Mais la clientèle Cargo et leurs organisations faitières également devront protester si «les responsables actuels retombent dans de vieux schémas de démantèlement qui ont déjà essuyé des échecs» selon les craintes de

et fasse usage de son influence. Ceci n'est pas seulement du devoir des syndicats, cependant ils doivent le faire aussi. Ce serait décisif que les cantons réagissent avec leurs Gouvernements et leurs Conseillers aux Etats, ainsi que les bran-

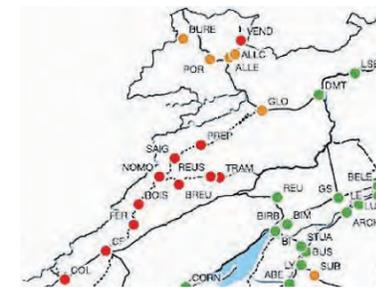
ches qui souffrent beaucoup du démantèlement. Les profonds bouleversements comme à la direction de la Poste risquent de concerner aussi les CFF ou d'autres ex-régies fédérales. Ceci sera favorable à CFF Cargo en tant que service

public, espérons-le. Engageons-nous tous pour une œuvre de base destinée à tout le monde dans notre pays, et non pas seulement à une élite, avec des conditions de travail équitables!

Questions: Markus Fischer / MV

Le canton du Jura critique la Confédération: le démantèlement à Cargo va à l'encontre des objectifs climatiques

Parmi les 340 points de desserte, ou les 372 si l'on prend en compte ceux des autres entreprises ferroviaires (ETC), CFF Cargo veut examiner environ 170 où il n'y a en moyenne pas plus de deux wagons par jour. Pour une exploitation rentable il faut au minimum 5 wagons ou sinon les cantons doivent apporter leur soutien, étant donné que la Confédération suspend ses subsides dès 2019, précise la direction Cargo le 1er mars. Pour l'instant, seuls les Grisons versent une contribution pour le trafic marchandises.



Dans l'Arc jurassien, 16 points de desserte ont été examinés jusqu'au mois de juin, 11 dans le Canton du Jura, 3 à Berne et 2 dans le Canton de Neuchâtel. Parmi eux, la direction de CFF Cargo veut en fermer 11 dès 2019 (ce sont les points rouges sur la carte) et envisage des solutions flexibles pour la clientèle pour 5 d'entre eux (points jaunes); Seul Delémont sera encore desservi régulièrement. Le transport du bois sur le réseau à voies étroites des Chemins de fer du Jura (CJ) est dès lors menacé.

David Eray, responsable du Département de l'environnement du Canton du Jura, a discuté le 28 juin dernier avec le CEO de CFF Cargo Nicolas Perrin. Répondant à «contact.sev», David Eray déclare que même si

des adaptations sont nécessaires, il ne veut pas de transfert du trafic sur la route. Il pense que les négociations seront dures et exige de la transparence. CFF Cargo est plus cher que d'autres entreprises comme par exemple Sersa qui a déposé CFF Cargo du transport des betteraves. Le Canton du Jura examine avec les CJ s'ils peuvent reprendre des prestations de CFF Cargo. La Confédération affiche une politique contradictoire: avec sa «Stratégie énergétique 2050» la Confédération veut promouvoir les projets de transports publics visant à réduire les émissions de CO2, et en même temps elle supprime ses contributions à CFF Cargo! Les subventions aux CJ sont aussi en stagnation.

FI/MV

3000

LE CHIFFRE

Quel sera le nombre de poids lourds en plus sur les routes jurassiennes en cas de fermeture des points de dessertes? Pour se faire une idée, il suffit de savoir qu'en 2017, les CJ ont transporté quelque 92 000 tonnes nettes de marchandises sur la voie étroite, soit l'équivalent de... 3000 camions. ysa

■ PV Genève

Le monde agricole n'a plus de secrets pour eux



Une journée instructive pour 77 membres de la PV Genève.

Le mardi 26 juin, 77 membres ont participé à la sortie à Grangeneuve pour visiter les jardins, la laiterie et nos amies les abeilles de l'Institut agricole de l'Etat de Fribourg. Après les visites et l'apéro pris sous le soleil, un excellent repas a été servi par le personnel du restaurant. Pour une bonne digestion, quelques personnes sont des-

cendues voir l'Abbaye de Haute-rive au bord de la Sarine, faire des réserves à l'épicerie de l'Institut et l'heure du retour a sonné avec le bus des TPF pour Fribourg.

Le comité vous remercie de votre participation, comme toujours dans la bonne humeur, et vous souhaite un bel été.

Le secrétaire Roger Tacheron

■ Pensionnés VPT Lac Léman

Les retraités de la CGN en goguette



«Les retraités de la CGN Lac Léman ont fait leur sortie d'été 2018 le 20 juin à Evolène. Le groupement est parti en car de Lausanne-Ouchy à 9h30 pour aller visiter les pyramides d'Euseigne (en Valais).

Ensuite, nous avons repris le car pour Evolène pour aller savourer un délicieux repas sur la

terrasse de la taverne l'«Evolénarde.» Le groupement, après une visite libre d'Evolène, a repris le car pour visiter, en barque, le lac souterrain de St-Léonard. Ce fut une journée splendide et très conviviale avec un temps superbe. Le car nous a ramenés à Lausanne-Ouchy à 18h30. *Marc de Monès*

■ Sous-fédération AS, branche Infrastructure

Pression sur les prestations

La séance du mois de juin de la branche Infrastructure s'est déroulée au Tessin avec de nombreux points. Pour commencer, une nouvelle réjouissante: la branche est en pleine croissance. Deux nouveaux participants ont rejoint la branche, ils nous aideront dans notre engagement en faveur des membres.

Autre bonne chose: le cours de préparation à l'examen périodique des CCT proposé par le SEV a eu du succès, aussi bien sur le plan de la participation qu'au niveau des résultats.

Un autre thème important fut les informations au sujet des négociations CCT. Mais il y a encore beaucoup d'autres problèmes qui ne doivent pas être oubliés:

- Dans le questionnaire médical, il y a encore des points que nous ne voulons pas accepter, c'est pourquoi nous sommes intervenus auprès du service RH.

- L'échange avec la direction Infrastructure a déjà été meilleur, ceci est en rapport avec le

grand changement qui nous attend.

- Lors de l'échange sur l'actualité aux CFF, des thèmes ont été abordés qui inquiètent beaucoup de monde. Railfit, CFFagiles et quoi d'autre encore, quel que soit le joli nom que portent les projets, l'objectif est toujours le même: augmenter les prestations avec toujours moins de personnel. Tout ceci a des répercussions sur la santé, par exemple lorsque des CCT doivent effectuer des prestations BAB (sécurisation des chantiers) alors qu'ils ne disposent pas du temps nécessaire.

- Il y a aussi des réorganisations chez FN, et la situation n'est pas encore claire pour toutes les personnes concernées. A l'OCT le dernier remaniement n'est pas encore terminé, les collègues tessinois de l'OMC devront à l'avenir être en mesure de se charger également des perturbations en Suisse romande.

- Nouveaux systèmes, nouveaux problèmes, les problèmes avec la radio LISA sont

aussi une contrainte pour les CCT, et voilà maintenant que les BAB sont établis par Railsys! Ils n'en sont pas seulement moins lisibles mais comportent en plus des erreurs.

- Au moins chez les CCT en Suisse allemande, l'effectif du personnel s'est stabilisé à un bon niveau, même si dans la région Mitte il est difficile de recruter du personnel. En Suisse romande aussi il est difficile de trouver des nouveaux CCT.

- Il se passe aussi des choses chez DispoOP, et il faut voir quelles sont les répercussions sur le travail des CCT. Nous, les syndicats, voulons être informés à temps des répercussions suite à ce pas important. De notre point de vue il y a encore beaucoup de questions qu'il faudrait prendre en considération car pour l'instant, les réponses ne sont pas satisfaisantes.

Ensemble nous sommes forts, ceci vaut pour les membres du syndicat comme pour les activistes de la branche, alors annoncez-vous! *Bruno Käppler*

■ PV Fribourg

Ciel bleu à Plein Ciel



Les 45 membres de la PV Fribourg à la station des Rochers de Naye.

Mardi 19 juin 2018, ce sont 45 membres de la section PV Fribourg qui ont bénéficié d'un temps «carte postale» au sommet des Rochers de Naye. Parti de Payerne, Fribourg, Romont et Bulle, le groupe s'est rendu à 2042 mètres d'altitude via Montbovon et Montreux.

Le repas, servi avec rapidité et dextérité au restaurant «Plein Ciel» en a comblé plus d'un. Puis, le temps d'admirer quelques marmottes et le panorama, et il était déjà l'heure d'embarquer à bord du train du retour.

Le secrétaire: Jacques Zulauf

Décès

Aellen Raymond; 1939; chef de train, Lausanne, PV Vaud.

Bezençon Vincent; 1925; Ouvrier spécialiste, Renens VD, PV Vaud.

Charbonnet Jacques; 1966; spécialiste, Beuson (Nendaz), BAU Arc lémanique.

Charrière Marcel; 1959; mécanicien, Lausanne, PV Vaud.

Desmeules Maurice; 1930; directeur LEB, Echallens, PV Vaud.

Elsig Martina; 1928; veuve d'Edmund, Brig, PV Valais.

Ketterer Marguerite; 1926; veuve de Jean-Louis, Neuchâtel, PV Neuchâtel.

Neuenschwander Georgette; 1925; veuve de Christian, Cheseaux-Noréaz, PV Vaud.

Pict Jacques; 1926; chef de gare, Clarens, PV Vaud.

Rapin Alfred; 1925; contrôleur, Payerne, PV Vaud.

Angle droit

Malade pendant les vacances. A quoi faut-il faire attention?

A l'aube de la pause estivale, un angle droit de circonstance

Tomber malade pendant les vacances donne-t-il droit à la récupération des jours perdus? Quels sont les éléments auxquels il faut prêter attention?

Ah, les vacances! Depuis longtemps, Cem avait prévu un voyage en Turquie. Pendant quatre semaines, avec son amie, il voulait parcourir un itinéraire à l'écart de l'agitation du tourisme de masse, découvrir de magnifiques paysages et rendre visite de temps à autre à sa famille ou à de vieux copains. A peine arrivé, voilà qu'il tombe malade et doit rester une semaine à l'hôpital. Il passe le reste de ses vacances plus ou moins au lit. Que c'est rageant! Dans l'immédiat, il se voit obligé de renoncer à tous ses beaux projets. Cem aura-t-il la possibilité de rattraper ses vacances?

Si l'on tombe malade pendant les vacances ou que

l'on est accidenté, la période de maladie ne doit pas être imputée sur les vacances. A condition de pouvoir prouver que l'on est dans l'incapacité de jouir de ses vacances. En effet, si l'on doit rester alité, suivre un traitement médical, se rendre régulièrement chez le médecin ou faire un séjour à l'hôpital, on ne peut pas se reposer ni se détendre. Dans la pratique, on part du principe que la durée d'une maladie est de minimum 2-3 jours consécutifs.

Par contre, en cas de blessure légère ou de malaise passager, on admet que l'on peut quand même se reposer et récupérer. Par blessure légère, on sous-entend par exemple un coup de soleil, un doigt fracturé, une cheville foulée, une indigestion ou un rhume. Se promener ou dormir permettent de récupérer. Il faut savoir que si l'on ne peut pas faire une activité que l'on avait prévue pendant les va-

cances, cela ne signifie pas que l'on ne peut pas se reposer.

Il incombe à l'employé de prouver son incapacité de vacances. Dans le cas contraire, il doit s'attendre à ce que les jours de vacances ne soient pas considérés comme jours de maladie. Il faut dissocier l'incapacité de travail et l'incapacité de vacances. Cette dernière doit être mentionnée explicitement dans le certificat médical. L'incapacité de vacances ne peut pas avoir lieu partiellement; la jouissance de vacances existe soit entièrement soit pas du tout. Ceci s'applique également aux personnes qui ont une réduction de leur taux d'activité à cause d'une incapacité de travail.

L'employeur doit-il automatiquement accepter un certificat médical, qui plus est s'il a été fait à l'étranger? Non pas forcément - et cela indépendamment de l'endroit où il a été rédigé. Un certificat médical n'est pas un moyen de preuve absolu. L'employeur peut douter du bien-fondé de ce dernier, selon les circonstances et s'il y a de justes motifs. Dans ce cas, à ses frais, il peut exiger de l'employé qu'il fasse un nouvel contrôle et qu'il se rende en consultation chez un médecin-conseil qui lui a été attribué ou auprès d'un service de médecin-conseil. Si l'employeur ne fait pas cette demande, cela signifie qu'il est d'accord avec le contenu du certificat médical.

Un certificat médical peut perdre toute force probante s'il est produit avec effet rétroactif ou établi longtemps après que la maladie se soit déclarée. Il faut savoir qu'établir un certificat médical falsifié (sur la personne) ou fraudulé (sur le contenu) constitue un délit.

Il a été aussi conseillé à Cem d'informer sans délai son employeur en cas de maladie et de lui fournir le plus rapidement possible un certificat médical attestant son incapacité de vacances. Ainsi il lui reste une éventuelle chance de pouvoir rattraper ses vacances. Nous souhaitons un bon rétablissement à Cem et à vous, chers lecteurs, des vacances reposantes!

L'équipe de la protection juridique



Jörg Matter

Cours de préparation 12450

Nous avons le plaisir de vous annoncer le prochain cours de préparation pour examens périodiques 12450.

Gratuit pour les membres, il aura lieu le **14 septembre** à Lausanne, à l'Espace Dickens.

Infos et inscriptions auprès de rene.zuercher@sev-online.ch

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Tirage: 10 211 ex. (total 40 995 ex.), certifié REMP au 20.10.2017

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Vivian Bologna (rédacteur en chef), Pascal Fiscalini, Chantal Fischer, 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.-

Announces: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrütli 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 30 août 2018.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 23 août à 10h.

Pour les annonces, le délai est fixé au 21 août à 10h.

MOVENDO

L'Association des Représentants du Personnel dans les Institutions de Prévoyance (ARPIP) organise un cycle de cours en 2018-19 qui s'adresse principalement aux représentant-e-s des salariés dans les Caisses de pensions, en place ou en voie de l'être, mais également aux permanents syndicaux, ainsi qu'aux personnes concernées par les problèmes de la prévoyance professionnelle.

Jeudi 20 septembre 2018:

Introduction au cycle, contenus et organisation - Présentation des buts, de la structure et du fonctionnement de l'ARPIP. Aldo Ferrari, président ARPIP; gestion paritaire, définition du rôle et des responsabilités des membres du Conseil, questions controversées de la gestion paritaire. Les principes de la transparence et du droit à l'informa-

tion. Eric Maugué, avocat spécialisé en LPP.

Jeudi 4 octobre 2018: Présentation sommaire de la LPP - Types de fondations, type d'institutions - la réassurance - les frais de gestion des IP, Aldo Ferrari.

Jeudi 8 novembre 2018: Lecture des comptes d'une caisse de pension - No 1. Sur la base d'exercices pratiques: Les caractéristiques des comptes d'une caisse de pensions, les différents postes du bilan et leurs rapports, les amortissements, les réserves légales et les réserves latentes, Didier Vogt, économiste

Jeudi 29 novembre 2018: Lecture des comptes d'une caisse de pension - No 2. Présentation des comptes des institutions de prévoyance professionnelle et

application des Normes Swiss GAAP RPC 26, IAS 19, révision des comptes d'une IP, Didier Vogt, économiste.

Programme 2019 www.arpip.ch

Frais:

- Les représentant-e-s des salarié-e-s dans un conseil de fondation et leurs suppléant-e-s peuvent prétendre à la prise en charge des frais de séminaire par leur caisse (art. 51 LPP).

- Certaines journées peuvent être prises en charge par votre syndicat.

- Frais de cours: 410 fr./journée. Pour membres ARPIP et syndiqué-e-s USS, 250 fr./journée.

Inscription sur www.arpip.ch ou www.movendo.ch ou 021 310 48 71 ou claud-alain.fruend@movendo.ch

CCT BLS

CCT conclue avec succès

A l'automne 2016, les partenaires sociaux se sont mis d'accord pour entamer des négociations CCT suite à la révision de la Loi sur la durée du travail (LDT) et de son Ordonnance (OLDT). Après quatre rondes de négociations constructives, les adaptations de la CCT ont été acceptées par la conférence CCT du SEV.

Les nouvelles dispositions de la LDT et de l'OLDT seront adoptées définitivement cet été par le Conseil fédéral. Les partenaires sociaux (les syndicats SEV, transfair, VSLF et le BLS) ont examiné ensemble durant les dernières semaines les répercussions de la révision et ont négocié les adaptations dans la convention collective de travail BLS. Après quatre rondes de négociations, le 31 mai dernier un résultat a pu être obtenu, qui a été accepté par les organes compétents du



Michael Buletti, secrétaire syndical SEV et responsable des négociations pour les syndicats.

BLS (le Conseil d'administration) et des syndicats (conférence CCT SEV).

Echange équilibré entre les deux parties

Les points principaux négociés concernent les dispositions au

sujet des pauses et des dimanches de repos. Les nouvelles réglementations des pauses ont pu être atténuées par une extension des suppléments pour travail de nuit. En ce qui concerne les nouvelles réglementations pour les dimanches de repos, le personnel BLS concerné profite en particulier de week-ends entiers garantis, ce qui représente une amélioration par rapport à la situation actuelle.

Pour certaines branches comme la navigation, les travaux et l'entretien, les ateliers ou le personnel de sécurité, de nouvelles dispositions d'ex-

ception ont été établies ou des adaptations ont été faites dans les anciennes.

Plus attrayant pour les jeunes employé-e-s et les familles

Mis à part les adaptations liées à la révision LDT/OLDT, les partenaires sociaux ont convenu ensemble d'autres mesures étendues dont profiteront surtout les jeunes employé-e-s dans le domaine de la construction des voies de communication. Le BLS a constaté durant les dernières années qu'il était très difficile d'engager des jeunes monteurs de voies diplômés au vu des bas salaires de départ proposés.

A l'avenir les salaires devront augmenter plus rapidement, ce qui rend le BLS beaucoup plus attrayant pour les jeunes employé-e-s de la voie.

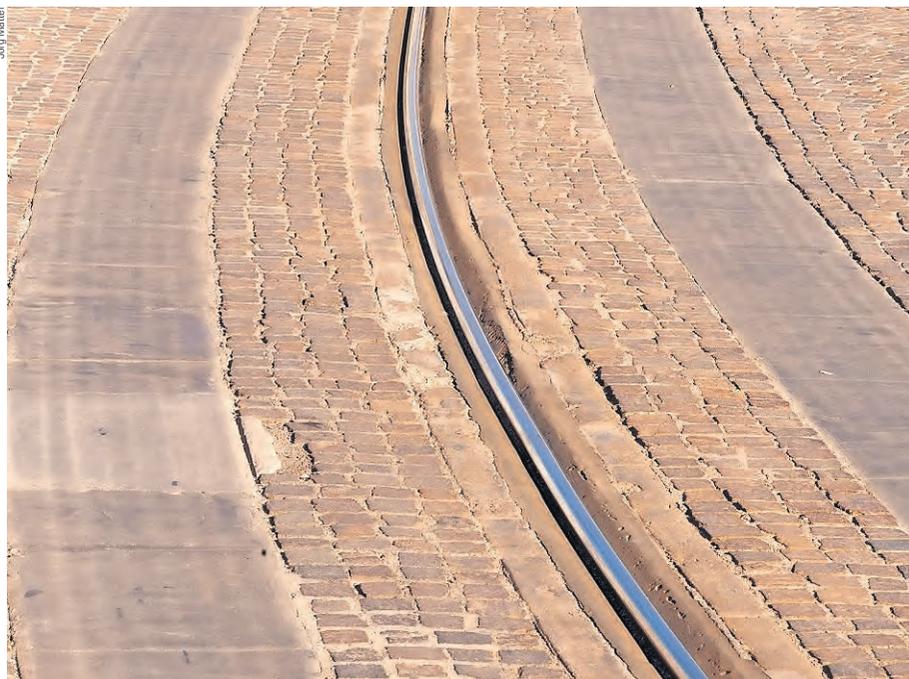
En outre, le congé paternité de 10 jours déjà octroyé actuellement ainsi que le congé maternité de 18 semaines ont été ancrés dans la CCT. Ceci résulte de la décision rendue en décembre 2017 par le Tribunal arbitral.

Discussions constructives et issue positive

Lors des négociations nous avons pu ressentir de la confiance de part et d'autre. Michael Buletti, secrétaire syndical SEV et responsable des négociations pour les syndicats, a déclaré que «les discussions se sont déroulées de manière constructives et tout le monde a montré de la bonne volonté pour trouver des solutions». Toutefois, comme toujours lors de négociations, il n'y a pas que des gagnants avec cette nouvelle CCT et une petite partie du personnel doit encaisser certaines détériorations. «Pour nous, il était important que le personnel concerné par les modifications reçoive au moins la moitié de ce que le BLS gagnera en productivité grâce aux adaptations découlant de la révision LDT. Nous avons pu l'obtenir et c'est pourquoi nous considérons que les négociations sont un succès» conclut Michael Buletti. La nouvelle CCT entrera en vigueur au changement d'horaire 2018-2019.

Chantal Fischer/MV

Photomystère: « Qu'est-ce? »



Le concours de **contact.sev**

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

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

Solution du concours paru dans *contact.sev* n° 9:

La gare de Milan. Une photo peut être consultée sur www.sev-online.ch.

Le sort a désigné **Abdurrahman Oymak, de Ruppenswil**, membre RPV Aargau qui remporte 40 fr. de chèques Reka.

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 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 22 août.