

Texte d'orientation Syndicat

1. Le SEV – situation actuelle

Une nouvelle direction a été définie lors du dernier congrès : il s'agit d'examiner, sans toutefois parler directement de fusion, si des coopérations avec d'autres syndicats sont réalistes, qui mettent les membres au centre de leurs préoccupations. La coopération doit se limiter dans un premier temps à un niveau pratique (par exemple une infrastructure commune) ; l'objectif est d'avoir un effet sur les coûts. Des discussions ont été menées avec diverses organisations qui nous sont proches afin de sonder la situation ; mais il n'y a pour l'instant pas de résultat concret.

Le SEV a beaucoup travaillé à son positionnement dans l'environnement syndical durant les deux dernières années et il a renforcé son engagement envers l'Union syndicale suisse. En conséquence, le SEV est considéré de plus en plus comme l'organisation syndicale la plus grande et la plus puissante du domaine des transports et il peut user de son influence de manière ciblée.

A l'interne, le SEV a réussi à appliquer sans grands problèmes la réforme des structures décidée lors du congrès 2009 (nouveau comité SEV et direction syndicale professionnelle). Grâce à cela il est devenu plus rapide dans ses décisions et plus efficient. Les diverses collaborations et projets de fusions entre sous-fédérations et sections sont des démarches positives que l'on peut également mentionner.

L'évolution de l'effectif des membres reste un thème important pour l'avenir : le SEV a pu freiner la baisse de l'effectif durant les deux dernières années, mais pas la stopper. L'effectif a légèrement augmenté au niveau des actifs (plus d'adhésions que de démissions) ce qui est très positif. Mais malheureusement le SEV doit compter avec environ 1000 décès chaque année et c'est cela qui amène toujours des chiffres négatifs si l'on considère l'évolution totale de l'effectif.

2. Le SEV – directions pour l'avenir

Les directions visant à renforcer l'avenir du SEV et à le positionner le mieux possible peuvent être définies sur deux niveaux :

1. Vers l'extérieur : positionnement renforcé et coopération avec d'autres syndicats :
 - a) Le SEV adopte une attitude combative et continue à renforcer son engagement au sein de l'Union syndicale suisse ainsi que sa position dans l'environnement syndical en tant que le Syndicat du personnel des transports
 - b) Il continue à examiner de manière approfondie les possibilités de coopérations mettant les membres au centre des préoccupations et cas échéant, il conclut des accords avec d'autres syndicats. Les fusions n'ont pas la priorité, il s'agit plutôt de concevoir des coopérations à un niveau pratique afin de créer des synergies.

2. Vers l'intérieur : structures et recrutement des membres :

- a) Le SEV augmente son efficience et son efficacité en examinant et en adaptant ses structures. La collaboration entre SEV, sous-fédérations et sections doit être intensifiée et ainsi renforcée. Cela permet au SEV d'être plus proche de ses membres et d'augmenter sa capacité de mobilisation.
- b) L'évolution de l'effectif des membres du SEV doit être redressée grâce à des campagnes de recrutement ciblées, un marketing des membres professionnel et un soutien des sections pour le recrutement.

Texte d'orientation Politique des transports

Deux tendances sont perceptibles dans la politique suisse des transports. D'une part, les perspectives financières sont mauvaises aussi bien pour le rail que pour la route car les moyens prévus par la loi ne suffisent pas pour l'assainissement et l'extension des infrastructures. D'autre part, les associations économiques ont de plus en plus d'influence sur la politique des transports et de ce fait, l'économie de marché donne une impulsion qui remet en question le service public.

1. Financement de l'infrastructure

Du point de vue syndical, un financement de l'infrastructure ferroviaire assuré sur le long terme est le thème qui dominera les discussions liées à la politique nationale des transports durant les deux prochaines années. L'objectif du SEV est de transmettre à tous les niveaux politiques les revendications des collaboratrices et collaborateurs des entreprises à ce propos et que celles-ci soient prises en considération. Le SEV soigne constamment ses relations avec les autres organisations, avec les porte-paroles des transports publics ainsi qu'avec les membres du Parlement. Afin de pouvoir offrir des postes de travail convenablement payés, les transports publics doivent disposer de moyens financiers suffisants.

2. L'initiative TP et son contre-projet

Le Conseil fédéral a présenté sa vision du futur financement de l'infrastructure ferroviaire, vision qui tient lieu de contre-projet à l'initiative TP. Le point positif du projet de fonds d'infrastructure ferroviaire du Conseil fédéral est que ce nouveau fonds, ni limité dans le temps ni restreint à certains projets précis, remplace de manière appropriée le fonds FTP dont la durée est limitée. Que les sources de financement disponibles jusqu'à ce jour pour les NLFA et Rail 2000 doivent aussi alimenter le nouveau fonds est également un fait positif. Il est juste que le nouveau fonds ne doive pas seulement garantir la construction mais aussi l'exploitation, l'entretien, le maintien de l'infrastructure et le développement de l'ensemble du réseau ferroviaire. Mais pour tout cela, les moyens financiers envisagés sont clairement insuffisants et le remboursement de la dette accumulée représente une charge déraisonnable. C'est pourquoi le SEV se fait fort de désendetter le fonds, d'augmenter la part de l'impôt sur les huiles minérales et de faire participer au financement toutes celles et ceux qui bénéficient des transports publics.

3. Service public

Le SEV se déclare partie intégrante du service public. Pour le SEV, ce dernier doit offrir des prestations de bases sûres, efficaces, étendues sur toute la Suisse et de bonne qualité. Ces prestations doivent être à disposition de toutes les couches sociales, de tous les milieux économiques et de toutes les régions du pays avec des principes uniformes et des prix raisonnables.

4. Personnel et productivité

La concurrence ne doit pas être réalisée sur le dos du personnel. La course incessante pour augmenter la productivité est dangereuse pour les entreprises où les salaires représentent la moitié des coûts et cela peut s'avérer contre-productif. Les objectifs ambitieux ne peuvent être atteints qu'avec le soutien d'un personnel suffisamment bien formé et bien rémunéré.

5. Après la construction vient l'entretien

L'entretien du réseau ferroviaire a été délaissé à cause du manque de moyens et de ressources. Sur la durée, cela peut avoir des répercussions dévastatrices sur la qualité du trafic en Suisse. Aujourd'hui déjà, la capacité du réseau s'approche toujours plus de ses limites. La charge du réseau qui s'accroît menace la stabilité du système et augmente les ralentissements, ce qui se répercute sur le bon fonctionnement de l'horaire cadencé. Le SEV s'engage pour que l'on accorde à l'entretien la même priorité qu'aux prestigieuses constructions de nouveaux tronçons qui, soit dit en passant, doivent aussi être entretenus une fois leur construction terminée.

6. Quels projets ?

Le SEV ne s'exprime pas sur la concurrence entre les projets d'extension. La préférence doit être donnée à ceux qui sont d'une plus grande utilité pour l'ensemble du système. Le trafic marchandises doit absolument être inclus dans ces réflexions. Sur les chantiers, les besoins du personnel doivent être pris en considération. Un chemin d'accès sûr, des places de travail couvertes, des locaux pour les pauses et les temps de repos ne sont que quelques mots-clés à ce sujet.

7. Mises au concours seulement dans des cas d'exception

Le SEV veut conserver le système d'entreprise intégrée car il a fait ses preuves. Il plaide de ce fait lui aussi pour que l'organe responsable de l'octroi des sillons fasse partie de la Confédération et il s'oppose aux démarches visant à étendre la libéralisation. Les mises au concours générales dans les secteurs des bus et du chemin de fer ne sont pas une bonne méthode. Le SEV salue la direction donnée au Parlement par la Réforme des chemins de fer 2 (deuxième phase), qui exprime la volonté d'édicter une loi stipulant qu'il faut recourir aux mises au concours seulement dans des cas rares et clairement définis.

8. Pour vos marchandises, le rail

L'objectif intermédiaire du transfert du trafic marchandises (1 million de camions au maximum en 2011) et le mandat de l'Initiative des Alpes (650 000 camions au maximum après l'ouverture du tunnel de base du Gothard) doivent impérativement être remplis. La bourse du transit alpin doit être rapidement mise en œuvre. Cet instrument, qui doit limiter le trafic marchandises routier à travers les Alpes par la vente aux enchères et l'échange des droits de transit, est actuellement en discussion dans le cadre de la politique des transports européenne. Le SEV, en tant que membre de l'Initiative des Alpes, s'engage pour cette idée progressiste.

Texte d'orientation Politique contractuelle

La politique contractuelle que le SEV s'est appliqué à suivre durant les 10 dernières années a porté ses fruits. Plus de 50 conventions d'entreprise, quatre conventions cadre cantonales et la convention cadre nationale pour le trafic voyageurs régional sur voie normale ont été conclues durant cette période.

1. CCT

Les conventions collectives de travail sont le seul instrument efficace pour protéger le personnel des transports publics d'une concurrence qui pourrait être faite à leurs dépens. L'environnement est défavorable : la pression sur les coûts augmente dans le domaine des transports publics, la protection sociale est attaquée dans les milieux politiques et la libéralisation reste au programme. La politique en faveur de la conclusion de CCT doit être poursuivie de manière conséquente car la pression sur les conventions collectives augmente également : le SEV est de plus en plus confronté, lors de « renouvellements », à des situations où les acquis ne peuvent être conservés qu'au prix de grands efforts et cela réduit les possibilités d'obtenir des améliorations. De nombreuses entreprises disposent de peu de marge pour les améliorations car la caisse de pensions leur coûte très cher. Cela touche naturellement aussi directement les collaboratrices et collaborateurs. Une attention particulière doit être accordée à la CCT CFF Cargo International.

2. Partout des conventions collectives de travail

Toutes les entreprises de transports publics n'ont pas une réglementation collective de leurs conditions de travail. Le SEV a comme objectif principal de remplacer durant les années à venir les derniers règlements du personnel par des CCT. Les travaux pour conclure d'autres conventions cadre cantonales doivent être également poursuivis de manière intensive.

3. Déclaration de force obligatoire

Le SEV va activer l'extension sur tout le territoire national de la convention cadre pour voie normale. Les travaux concernant l'extension des conventions cadre cantonales doivent être poursuivis, du moins dans les cantons où toutes les entreprises de transports publics ne sont pas soumises à la convention cadre.

4. Encadrement et développement des CCT existantes

Le renouvellement des CCT existantes occupe de plus en plus le SEV. Jusqu'à présent, il a été possible d'enrayer la tendance visant à fixer des conditions de travail différenciées pour certaines catégories de personnel. Mais il faut s'attendre à ce que ce genre de revendications se multiplie avec la segmentation croissante du personnel. Si la révision de la LDT devait amener des détériorations des conditions de travail inévitables même en intervenant sur le plan politique, nous devons chercher à obtenir gain de cause par voie légale. Il faudra en outre éviter que les CCT existantes soient sapées par l'externalisation croissante de certains travaux ou par l'engagement de personnel temporaire et d'entreprises tierces.

La lutte contre les détériorations ne doit pas constituer notre seul objectif. Le SEV doit également donner ses propres impulsions. Par exemple, la cinquième semaine de vacances doit être ancrée dans toutes les CCT, et de nouvelles possibilités de retraite anticipée ou flexible doivent être proposées. Le thème des postes de travail protégés a également une place importante.

1. Texte d'orientation Social

En Suisse, une grande pression est exercée sur l'édifice social depuis plusieurs années par les partis bourgeois et les associations économiques. Avec l'Union syndicale suisse, le SEV a beaucoup entrepris afin de lutter contre le démantèlement. La bataille contre le « vol des rentes » s'est soldée par une victoire mais pas celle contre le démantèlement de la Loi sur le chômage. Il est important que nous lancions nos propres initiatives afin de protéger l'Etat social suisse.

1.1. Initiative sur les salaires minimums

Une durée du travail élevée et des salaires misérables qui ne permettent pas de vivre décemment, ce thème préoccupe certaines branches du SEV en particulier. Dans la gastronomie ferroviaire et les remontées mécaniques par exemple, des bas salaires continuent à être versés. Ainsi, la moyenne des salaires dans les huit plus grandes entreprises de remontées mécaniques dans le canton des Grisons est de 3480 francs. Avec l'initiative sur les salaires minimums, l'Union syndicale suisse veut promouvoir la conclusion de CCT et définir une limite inférieure pour les salaires. Le SEV participe activement à cette initiative : il va récolter au moins 14 000 signatures et s'engager dans le cadre de la campagne pour qu'aucun salaire en dessous de 4000 francs ne soit versé.

1.2. AVS et AI

Le SEV s'oppose avec ses partenaires politiques et syndicaux à l'augmentation de l'âge de la retraite et aux baisses de prestations. L'AVS doit être renforcée. L'objectif est l'âge de retraite flexible et l'adaptation des rentes à l'indice mixte. Il faut en outre augmenter les rentes afin qu'elles assurent un revenu suffisant pour vivre, puisque cela figure dans la Constitution.

Le SEV travaille avec l'USS sur l'idée d'une AVS Plus qui vise à fixer des prestations différenciées. Pour les revenus jusqu'à 5000 francs, l'AVS devrait se monter à 80%, jusqu'à 7000 francs elle devrait être de 70% et au delà, de 60 %. Les mêmes prestations doivent aussi être prévues pour l'assurance-invalidité.

1.3. Prévoyance professionnelle (caisses de pensions)

Suite à un lobbyisme de plusieurs années, le SEV a obtenu de la Confédération qu'elle verse une contribution à l'assainissement de la Caisse de pensions CFF. Cependant, le montant de 1,148 milliard de francs prévu ne résoudra pas complètement le problème puisque les réserves de fluctuation manquent toujours. Le personnel actif a apporté et apporte toujours une grande contribution à l'assainissement, et les pensionnés également puisqu'ils ne reçoivent plus de compensation du renchérissement depuis bien longtemps. Ni les actifs, ni les pensionnés ne peuvent encore augmenter leur contribution à l'assainissement. Les CFF, s'ils veulent rester un employeur attractif, doivent apporter une contribution supplémentaire. Ils doivent aussi prendre leurs responsabilités face à leurs anciens collaborateurs pensionnés.

De nombreuses autres caisses de pensions d'entreprises des transports publics sont également obligées de réaliser des assainissements coûteux. Le SEV soutient les mesures de la Confédération et des cantons lorsqu'elles sont nécessaires et incontournables, et il lutte pour qu'elles soient appliquées de manière supportable et sociale.

Au minimum, il veut obtenir une uniformité pour toutes les mesures : les employeurs doivent assumer leurs responsabilités au-delà du minimum légal.

1.4. Modèles de retraite anticipée et partielle

Le SEV constate que ses membres ont vraiment besoin de possibilités de retraite anticipée ou partielle. Cette attente apparaît surtout chez les collègues qui exercent des métiers physiquement contraignants et/ou qui sont soumis à des horaires irréguliers. Le SEV développe des modèles propres qui soient adaptés aux besoins de ses membres, en se basant sur l'ensemble des modèles déjà existants.

Texte d'orientation Protection de la santé et sécurité au travail

Outre les revendications salariales et la durée du travail, la protection de la santé et la sécurité au travail sont les piliers de l'action syndicale dans les entreprises. La situation dans ce domaine est influencée par de nombreux facteurs, en particulier par la structure démographique en constante évolution et la flexibilisation (travail durant les week-ends, travail en équipes). Les catégories professionnelles en contact avec la clientèle sont de plus en plus souvent confrontées à l'agressivité de la société.

Des places de travail adaptées à l'âge et au genre des employés et conformes aux règles de l'ergonomie et aux découvertes scientifiques les plus récentes garantissent la sécurité et préviennent les atteintes à la santé. Les entreprises de transport doivent appliquer des mesures concrètes pour protéger le personnel des agressions psychiques et physiques. La Confédération, les cantons et les communes doivent aussi trouver des solutions politiques pour que la violence dans les transports publics diminue.

L'employeur a le rôle principal de la mise en place des mesures de protection contre les accidents et de sécurité au travail. Quant aux travailleurs, ils doivent suivre les instructions et porter, par exemple, les équipements protecteurs mis à leur disposition.

La participation dans l'entreprise dans les domaines de la sécurité au travail et la protection de la santé est stipulée dans la Loi fédérale sur la participation. A cet égard, les commissions du personnel jouent un rôle primordial. Elles exercent leurs compétences légales sous forme de la consultation, pour autant qu'aucune autre forme de participation plus étendue n'ait été convenue.

Du fait que certains employeurs sont d'avis que ces thèmes ne devraient être traités que par les commissions du personnel et qu'ils ne sont pas l'affaire du syndicat, le SEV affirme ici sa volonté de traiter, aujourd'hui comme hier, la sécurité au travail et la protection de la santé.

- En collaboration directe avec les commissions du personnel ;
- Par des activités des sections ou branches (campagnes de sensibilisation) ;
- En négociant des règlements adéquats ou en élargissant les réglementations de la CCT ;
- Indirectement en siégeant dans divers organes, comme par exemple la commission LDT ou dans le conseil d'administration de la SUVA, ou encore dans des commissions internes de l'USS ;
- Grâce au lobbying politique lors de projets de lois ou de révisions ;
- En étant présent dans les médias ;
- Et aussi en dénonçant les abus aux autorités si aucune autre mesure prise n'est efficace.

Texte d'orientation Europe

Les transports publics suisses sont dépendants à bien des points de vue de la politique des transports de l'Union européenne. En effet, les questions comme l'ouverture du marché, la complète séparation de l'infrastructure et de l'exploitation ainsi que la concurrence en trafic voyageurs en particulier sont discutées par l'UE et les bases sont ainsi déjà jetées. En 2001, l'UE a accepté le premier des trois paquets ferroviaires qui est actuellement remanié. En outre, on a pu constater que le cours de la monnaie européenne influence la rentabilité du trafic marchandises suisse. Il est donc inévitable que la Suisse exprime sans trop attendre sa vision des choses au niveau européen.

1. Remaniement et réédition du premier paquet ferroviaire de l'UE

L'Union européenne a lancé la discussion sur une nouvelle vision globale du paysage ferroviaire. La tendance se résume par : concurrence, concurrence, concurrence. Le SEV, en tant que membre de l'ETF (Fédération européenne des travailleurs des transports) s'oppose avec véhémence contre ce courant. L'ETF veut éviter une libéralisation du trafic voyageurs par rail qui risquerait d'engendrer une pénurie pour les usagers et mettrait en danger les places de travail. Elle s'engage contre la concurrence dans le trafic voyageurs par rail afin d'éviter une privatisation des bénéfices et une socialisation des déficits. Elle tente en outre de stopper le dumping salarial et social ainsi que les péjorations en matière de temps de travail en prônant la fixation de standards sociaux et la protection des travailleurs lors des mises au concours de prestations de transports publics sur la route et le rail.

2. Livre blanc et stratégie européenne pour les transports

Il y a peu de temps, l'UE a présenté l'horizon de la politique des transports des 40 prochaines années. Une augmentation du trafic ferroviaire et fluvial, des liaisons européennes meilleures et plus rapides et des véhicules respectant l'environnement constituent les éléments-clés de la stratégie des transports de la commission européenne. Selon elle, il ne devra plus y avoir de voitures à moteur conventionnel d'ici 2050 dans les villes européennes, les émissions de CO₂ des bateaux devront avoir baissé de 40 pour-cent et la moitié du trafic voyageurs et marchandises entre les villes devra être transféré sur le rail ou les bateaux. Au total, la pollution liée au trafic devra baisser de 60 pour-cent d'ici 2050.

Même si, contrairement aux craintes formulées par le passé, ces idées confèrent au trafic ferroviaire une position importante, il faudra dans les prochaines discussions une grande attention et la pression nécessaire pour que le principe de la co-modalité soit introduit de manière à ce que le trafic collectif reste au premier plan et que le trafic individuel ne soit promu que là où il n'y a pas d'autre alternative sensée. Lorsqu'il s'agira d'édicter les lois correspondantes, le savoir-faire suisse (et syndical) pourra être utile.

3. Places de travail et transfert du trafic en danger

Non seulement l'économie d'exportation et le tourisme mais aussi le trafic marchandises par rail sont massivement touchés par le cours très bas de l'euro. Les prix sont la plupart du temps fixés en euros, or les coûts liés au transport sont bien souvent réglés en francs. Cela met en danger les postes de travail en Suisse. Si le rail devait adapter ses prix par rapport

aux coûts réels, on pourrait redouter un transfert du trafic vers la route. Le SEV s'engage de ce fait pour que la Banque nationale et le Conseil fédéral se saisissent de mesures sévères pour ramener les cours de l'euro et du franc à un certain équilibre.