

Rapport social 2009 **SEV**

Deux années difficiles – et un grand vide

Notre président Pierre-Alain Gentil est décédé à la fin septembre 2008. Il nous a quittés de manière inattendue, après une brève maladie qu'aucun symptôme n'avait laissé prévoir. J'ai vu Pierre-Alain pour la dernière fois à fin juin, tard le soir, au secrétariat central. Nous avons bu un café ensemble et échangé quelques propos au sujet de nos projets de vacances. Nous nous réjouissons de prendre quelques jours de repos, après des mois d'intense activité.

Deux jours plus tard, il se trouvait aux soins intensifs, trois mois plus tard il était mort. Je n'ai plus eu la possibilité de le voir. Je n'ai plus eu non plus la possibilité de lui parler. Cela m'a beaucoup peiné, et je dois m'en accommoder. Le SEV, l'ensemble des collègues, les membres et les employés doivent également s'en accommoder. Pierre-Alain n'est plus. Mais la vie continue. Les enjeux politiques et les nombreux défis syndicaux ne nous

permettent pas de nous reposer sur nos lauriers. La meilleure manière d'assumer ce choc n'est-elle pas de poursuivre notre tâche en continuant à lutter pour le bien de nos membres – ce que Pierre-Alain appellerait certainement de ses vœux!

Les deux dernières années ont été difficiles, tant du point de vue politique que syndical. Après négociations et conflits se sont succédés. Nous avons renouvelé nombre de CCT et en avons négocié de nouvelles. Le SEV est parvenu pour la première fois à négocier une CCT cadre nationale couvrant le trafic voyageurs régional. Il s'agit d'une étape importante. Nous nous sommes également employés à repousser les offensives visant à supprimer des emplois. Nul doute que la grève engagée aux ateliers industriels à Bellinzone entrera dans l'histoire. Ce conflit social s'est transformé en véritable mouve-

ment populaire. Il a permis de sauver les places de travail aux ateliers. Les négociations salariales annuelles sont, elles aussi, devenues plus difficiles. Le fait qu'elles n'ont pas débouché sur une entente et qu'il a fallu faire appel au tribunal arbitral dans plusieurs entreprises en témoigne.

Cette période nous a montré de manière implacable que le climat est devenu plus rude et que nous devons sans plus attendre nous préparer à trouver la parade. Ces dernières années, le SEV a défendu les intérêts de ses membres essentiellement en négociant au niveau syndical et politique. Il a acquis la réputation d'être un partenaire social sérieux, qui participe aux négociations et aux discussions en étant bien préparé. Le SEV est non seulement connu dans les milieux des transports publics, il est aussi reconnu. C'est important et c'est



Giorgio Tuti, président ad intérim du SEV

bien ainsi. Force est cependant de constater que les bons arguments ne nous ont pas toujours permis de parvenir à nos fins ces dernières années. Aussi devons-nous accroître notre capacité à mobiliser nos membres pour donner davantage de poids à nos revendications et, partant, défendre au mieux leurs intérêts à l'avenir. Nous ne cherchons pas le conflit, mais lorsqu'il est inévitable, nous ne nous déroberons pas devant nos responsabilités.

Il est extrêmement important dans ce contexte de développer efficacement le recrutement des membres, afin de stabiliser l'effectif et le taux d'affiliation à un niveau élevé dans les différentes entreprises.

Enfin, l'adaptation des structures de notre syndicat aux exigences actuelles constitue une tâche à laquelle nous devons tous nous atteler, militants et permanents, pour le bien de nos membres.

Les défis syndicaux et les enjeux politiques ne manqueront pas à l'avenir. Pas plus d'ailleurs que la volonté des membres de les relever et de faire du SEV un syndicat fort, dynamique et moderne. Alors, au travail!

*Giorgio Tuti,
président ad intérim SEV*



«Ensemble contre le démantèlement»: le SEV est descendu dans la rue à maintes reprises pour protester, comme par exemple contre la fermeture du CSC Fribourg.

Le SEV en pleine restructuration

90 ans après sa fondation, le SEV se trouve à la veille de profonds changements: le congrès 2009 sera en effet appelé à remodeler les organes et les tâches du syndicat. Le chemin qui a mené à ce projet était long et sinueux.

Le rapport social 2007 renfermait un petit chapitre intitulé «Rapprochement par étapes du Syndicat de la communication», à la fin duquel il était annoncé que le congrès serait appelé à se prononcer sur la question d'une fusion. En fait, le congrès n'a pas eu à trancher. Des groupes de travail avaient certes planché de manière intensive sur la question et élaboré des bases de décision portant sur la fusion des deux syndicats; mais, il s'est ensuite avéré qu'il ne serait pas possible de rallier une majorité à la cause de la fusion. Le comité fédératif a rejeté le projet de fusion en avril et opté pour des réformes internes.

Fébrilité au SEV

Des réflexions ont ensuite été faites dans trois directions: réforme de l'organisation de milice, réforme de l'organisation professionnelle et nouvelles formes de collaboration entre les syndicats. Une certaine fébrilité est apparue au sein du SEV; le but recherché qui consiste à faire du SEV un syndicat fort et indépendant a relancé les discussions et donné un nouvel élan à la démarche. Des groupes de travail ont à nouveau été formés; les points forts suivants se sont dégagés étape par étape:

- certaines sous-fédérations ont commencé à revoir leurs propres structures;
- la hiérarchie des organes (congrès – comité fédératif – comité directeur – présidence du syndicat) est devenue un point de discussion;
- la distance séparant la centrale de la base a été perçue comme problématique;
- l'érosion des membres a continué au point de devenir le problème majeur.

Les sous-fédérations en mouvement

L'évolution est devenue perceptible dans les quatre domaines. Des négociations portant sur

une fusion ont démarré dans les sous-fédérations APV, RPV et RM; leur réunion a été décidée au printemps 2008 lors des assemblées des délégués respectives. La base de la RPV s'est toutefois prononcée contre la fusion lors d'une votation générale, de sorte qu'une nouvelle sous-fédération composée uniquement de l'APV et de la RM, intitulée Personnel technique (TS), est née au début 2009.

La sous-fédération VPT a poursuivi son orientation par branches. C'est ainsi que chaque branche se réunit au printemps. Il s'agit de la seconde rencontre importante de l'année pour la base, en sus de la réunion régionale qui se tient en automne. La VPT compte désormais cinq branches: aux secteurs du chemin de fer, des bus et de la navigation sont venus s'ajouter le secteur touristique et les retraités, qui constituent des branches autonomes.

Exigences accrues à la place de travail, restructurations dans les entreprises et parfois aussi érosion de l'effectif des membres sont autant d'éléments qui expliquent les mouvements enregistrés au niveau structurel: les sections de quelques sous-fédérations ont fusionné dans certaines régions; le SEV compte 190 sections en ce début d'année 2009.

De la fébrilité est également apparue au sein des trois commissions du SEV: l'organisation de jeunesse, les femmes et les migrants avaient prévu de tenir pour la première fois une réunion commune en automne 2008. Des mutations et le vide présidentiel ont cependant contraint les responsables à reporter la réunion. Mais ce n'est que partie remise, ont-ils indiqué.

La réforme des structures en bonne voie

La décision préliminaire de répartir nouvellement les tâches des différents organes a été prise lors du comité fédératif en automne 2008: le congrès demeure l'organe suprême du SEV; il continue d'avoir lieu tous les deux ans. Le comité fédératif et le comité directeur sont réunis pour former le nouveau comité qui se réunit tous les mois et qui



Oser entreprendre une mue de manière autonome: le congrès 2007 a donné un mandat clair et net.

assure la direction stratégique du SEV. La présidence du syndicat devient le nouveau comité directeur. Organe qui dirige le SEV au niveau exécutif et qui se réunit toutes les semaines. Seuls les représentantes et les représentants des sous-fédérations et des commissions ont le droit de vote au sein du nouveau comité; quant au nouveau comité directeur, il est composé uniquement du personnel dirigeant du SEV, ce qui permet de parvenir à séparer clairement les tâches et les compétences.

Plus proche de la base

Se rapprocher de la base, aller dans les régions: telle est l'une des conclusions tirées des travaux portant sur les fusions. Les actions dites du mercredi ont montré en 2008 que la présence des secrétaires syndicales et des secrétaires syndicaux dans les régions répondait à un besoin évident des membres. Le SEV a renforcé ses secrétariats régionaux pour mieux en tenir compte. C'est ainsi que trois secrétaires régionales/régionaux travaillent à Lausanne et autant à Zurich et que les postes à temps partiel mis en place à St-Gall et à Coire ont été transformés en postes à plein temps. Un accroissement de l'effectif semble aussi nécessaire à Bellinzone. Il est renoncé pour l'instant à créer d'autres secrétariats régionaux, compte tenu de la situation financière.

Faire preuve d'assurance, accroître la capacité à mobiliser

Le but final de tous les changements opérés au SEV est de stabiliser l'évolution de l'effectif des membres. Il est en l'occurrence essentiel que le syndicat autonome fasse preuve d'une certaine assurance. Seule cette voie permettra de parvenir à ce que les membres serrent les rangs et soient prêts à se mobiliser lors de conflits futurs. Cet aspect a notamment guidé les réflexions qui ont débouché sur l'édition d'un nouveau journal pour les membres. Les enquêtes réalisées auprès des lectrices et des lecteurs et les évaluations effectuées par des experts externes ont confirmé la nécessité d'agir. Il s'est en effet avéré que le journal paraissant en langue allemande «arbeit&verkehr» n'était plus au goût du jour et que celui paraissant en langue française «L'Événement syndical» présentait certes un caractère moderne, mais n'était pas suffisamment perçu comme une publication du SEV. La teneur disparate et les délais de parution différents rendaient de surcroît la coordination entre les rédactions difficile. Cela étant, le comité fédératif a approuvé la création d'un nouveau journal pour les membres paraissant dans toutes les régions linguistiques sous le titre de kontakt.sev, contact.sev et contatto.sev. Il est édité par une rédaction commune.

Nouvelles pistes

Deux nouveaux projets visant à favoriser l'évolution de l'effectif des membres ont également reçu l'appui du comité fédératif. Le projet «Recruter et organiser»

a pour but d'offrir aux sections le soutien du secrétariat central et des secrétariats régionaux. Le SEV tente de surcroît de pénétrer à titre d'essai dans le secteur touristique. L'hiver 2007/2008, au cours duquel il est tombé peu

de neige, a en effet montré que le personnel travaillant dans le secteur touristique était parfois livré à lui-même et que son sort dépendait de la bienveillance des entreprises. Le soutien fourni par le syndicat, par exemple dans

le canton de Berne, a en l'occurrence permis de tirer profit des possibilités existant au niveau politique et légal pour atténuer les conséquences des caprices de la météo.

Le climat devient plus rude

Le partenariat social n'est pas un cadeau – il doit régulièrement être reconquis. Le SEV en a fait l'expérience au cours de ces deux dernières années.

Les premiers signes étaient apparus lors des négociations sur la CCT 2007. Les rapports entre les CFF et le SEV se sont modifiés. Les contacts personnels ne jouent plus le même rôle qu'avant, car les rapports sont désormais axés sur les aspects matériels et empreints de sobriété. Il a en outre été relevé à plusieurs reprises que certains responsables CFF mènent une politique du fait accompli, qui empêche le SEV d'assumer son rôle de partenaire social. S'ajoute le fait que le partenaire social SEV a parfois été considéré comme un simple exécutant, ce qui n'est nullement dans l'esprit de la convention collective de travail et encore moins dans celui du contrat social.

Il a néanmoins été possible de reprendre une discussion objective et de créer une base saine pour l'avenir après que les esprits se sont calmés suite à la grève déclenchée aux ateliers industriels à Bellinzone. Les règles régissant la collaboration n'ont certes pas encore été redéfinies, mais un souci commun d'identifier à temps les conflits et de chercher des solutions est perceptible.

Il n'empêche: il est constaté que les entreprises – pas seulement les CFF – sont davantage prêtes à laisser les conflits s'envenimer et à chercher la confrontation avec le SEV. C'est ainsi que le MOB Goldenpass a refusé de verser le salaire minimal fixé, en dépit de la CCT cadre cantonale qui venait d'être conclue; une action en justice a dû être engagée pour lui faire entendre raison.

Les négociations salariales menées avec le BLS en 2008 ont débouché sur un conflit. Il n'a en

effet pas été possible, contrairement aux années précédentes, d'avoir des tractations constructives avec cette entreprise. Les négociations ont par conséquent été interrompues. Nous avons été contraints de faire appel au tribunal arbitral.

Le site de Bellinzone au centre de la tempête

Un abus de confiance commis par la direction de CFF Cargo est à l'origine du plus grave conflit enregistré dans le secteur des transports publics depuis la grève générale de 1918. CFF Cargo a annoncé au printemps 2007 qu'il entendait supprimer 70 emplois aux ateliers industriels (AI) de Bellinzone et investir une somme importante dans le site pour assurer son avenir à long terme. Les avis étaient partagés au sein du SEV quant à savoir s'il fallait accepter ce marché. Une majorité a finalement décidé de soutenir les mesures proposées. Moins d'un an plus tard, CFF Cargo faisait volte-face en annonçant la fermeture du secteur de l'entretien des locomotives et la privatisation de l'entretien des wagons, ce qui en

fait signifiait la disparition des AI de Bellinzone en tant qu'entité des CFF. Le personnel s'est senti abusé. La grève était alors inévitable. Le comité directeur du SEV a soutenu le mouvement à l'unanimité.

Le conflit social a rapidement pris des allures de mouvement populaire, le Tessin tout entier s'étant une fois de plus senti roulé dans la farine par la Berne fédérale. La population s'est alors pleinement solidarisée avec le personnel des ateliers; pas de jour sans que repas, boissons et dons n'affluent aux ateliers; le gouvernement cantonal s'est joint à un cortège de manifestants à Bellinzone, et l'évêque a célébré la messe de Pâques à l'intérieur des ateliers. La solution ne pouvait par conséquent être que politique. Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger a fait appel à Marco Solari pour servir d'intermédiaire. L'expérimenté politicien tessinois est parvenu à convaincre les CFF de faire marche arrière et à obtenir du comité des grévistes qu'il mette fin au mouvement de grève. Le travail a repris. Une table ronde prési-

dée par l'ancien conseiller national Franz Steinegger a été mise en place pour débattre de l'avenir des AI de Bellinzone. Franz Steinegger a mis tout son talent de négociateur au service de la cause et s'est employé à chercher une solution. Les négociations ont finalement débouché sur une entente, qui prévoit la sauvegarde des emplois et le maintien de l'entretien du matériel roulant au Tessin, à moyen terme s'entend. Le personnel a accepté un accroissement significatif de la productivité. «Bellinzone» est le plus important succès enregistré en matière de lutte ouvrière dans l'histoire contemporaine de la Suisse. Le conflit a déjà fait l'objet de plusieurs ouvrages et même d'un film documentaire primé à plusieurs reprises.

CFF Cargo a opéré d'autres coupes dans l'ombre de la grève de Bellinzone, à l'enseigne du même train de mesures, telle la fermeture du centre de service à la clientèle à Fribourg. La base s'est rassemblée, mais la résistance s'est estompée lorsque le gouvernement cantonal, qui s'était laissé convaincre par les CFF que 50 à 100 emplois seraient transférés dans le canton de Fribourg, a cessé de soutenir le mouvement. Quant au personnel travaillant au siège principal de CFF Cargo à Bâle, il a accepté un nombre important de suppressions de postes, sans opposer de véritable résistance.

Accord sur la communauté de négociation

Une communauté de négociation des associations du personnel existe dans le secteur CFF depuis l'avènement des CCT. Le SEV, qui est de loin le plus important représentant du personnel CFF, en fait partie aux côtés du syndicat chrétien transfair, du syn-



Grand rassemblement de protestation devant le Palais fédéral pendant la grève déclenchée aux AI de Bellinzone.

dicat des mécaniciens de locomotive VSLF et de l'association des cadres des transports publics (ACTP). Des communautés de négociation de ces syndicats existent également dans d'autres entreprises de transport, sous des formes diverses. Les quatre partenaires ont signé un accord en automne 2007, par lequel ils confirment aux CFF leur volonté de collaborer et fixent la marche à suivre.

Affluence croissante à la protection juridique

Les conflits ne sont pas l'apanage des grands de ce monde. Des conflits éclatent également entre les entreprises et le personnel. Leur nombre est d'ailleurs croissant, comme le montrent les chiffres de la protection juridique du SEV. 800 à 900 cas y sont régulièrement traités au titre de la protection juridique professionnelle. Il s'agit souvent de mesures disciplinaires que les entreprises prennent à l'encontre de leurs collaboratrices et collaborateurs et qui s'expriment sous la forme de conventions ou d'autres moyens de pression. Les cas d'accident et de maladie qui débouchent sur une incapacité de travail et des conflits avec les assurances sociales constituent une charge de travail importante.

Au printemps 2007, les Transports publics genevois (TPG) ont congédié un collaborateur qui re-

présentait le personnel au conseil d'administration de l'entreprise jusqu'à la fin de l'année précédente. La direction a évoqué des raisons professionnelles pour justifier le licenciement. Or, il était évident aux yeux de l'intéressé et du SEV que son activité syndicale est à l'origine de cette mise à l'écart. Il aura fallu que le SEV et d'autres syndicats genevois organisent des actions de solidarité pendant plus de deux mois pour que l'entreprise accepte de faire des concessions. Le licenciement n'a certes pas été annulé, mais les TPG se sont engagés à lui apporter leur soutien dans la recherche d'un nouvel emploi et à lui verser son salaire jusqu'à ce qu'il trouve un nouveau poste de travail.

La société de restauration ferroviaire Railgourmino Swissalps a, elle aussi, fait les gros titres en licenciant sans préavis deux collaboratrices. Celles-ci avaient pourtant obtenu régulièrement de bonnes qualifications jusque-là. N'ayant pas accepté des modifications de leur contrat de travail, elles ont été licenciées pour des raisons cousues de fil blanc suite au différend qui les a opposées à la direction. Le SEV est en l'occurrence parvenu à obtenir que les licenciements soient opérés de manière conforme et, surtout, que l'entreprise s'excuse auprès des deux femmes pour les reproches injustifiés.



Acte historique: les représentants des employeurs et la délégation syndicale signent la convention collective cadre du trafic voyageurs à voie normale le 17 octobre 2008.

Ensemble, en quête de solutions internationales

La collaboration avec les syndicats ferroviaires des pays voisins demeure essentielle. Les personnes travaillant dans le secteur des transports publics connaissent des problèmes similaires dans tous les pays. Ce, d'autant plus que les règles édictées sont de plus en plus appliquées à l'échelle européenne. Ce constat a également été fait lors de la rencontre des quatre nations des syndicats ferroviaires de langue allemande, qui s'est tenue à Cologne en automne 2007. Lors des rencontres précédentes, le SEV était le seul à demander que la question des conditions de travail du personnel assurant des services transfrontaliers soit portée à l'ordre du jour. Dans l'intervalle, les syndicats allemands et autri-

chiens ont, eux aussi, ressenti le besoin de s'atteler ensemble à ce problème.

La rencontre des quatre nations a dû être annulée en 2008 à la suite d'événements exceptionnels enregistrés dans les pays participants. Le changement inattendu opéré à la tête du syndicat des cheminots allemands Transnet – le président Norbert Hansen a passé à la direction des Chemins de fer allemands (DB) –, les élections anticipées du Parlement autrichien et la candidature du responsable du secteur ferroviaire du syndicat Vida, Wilhelm Haberzettl, comme tête de liste des sociaux-démocrates, et le décès de Pierre-Alain Gentil ont en effet empêché la tenue de la rencontre, qui aurait dû avoir lieu en Suisse à l'invitation du SEV. La rencontre a été reportée en automne 2009.

Les conventions collectives de travail L'inventaire des conventions prend de l'ampleur

Dix ans après la première réforme des chemins de fer, il n'y a plus guère d'entreprises d'Etat qui soient perceptibles. Les collaboratrices et les collaborateurs des entreprises de transport ont, comme tous les autres, troqué le statut de fonctionnaire contre celui d'employé. Leurs conditions de travail ne figurent plus dans des règlements de l'Etat ou de communes, mais dans des contrats de travail que leur entreprise a conclus avec le SEV.

A fin 2008, le SEV avait 53 entreprises de transport à son actif,

avec lesquelles il avait signé une convention collective de travail (cf. liste). Il a été négocié pour la seconde fois, voire la troisième fois avec nombre d'entre elles, mais de nouvelles conventions viennent régulièrement s'ajouter aux anciennes. L'objectif du SEV consiste à conclure une convention avec toutes les entreprises dans lesquelles des membres y travaillent.

Il est important que des garde-fous soient aussi mis en place au niveau supérieur – au travers

de conventions cadre cantonales et nationales – pour garantir des conditions de travail applicables à l'ensemble de la branche. Enfin, il faut veiller à ce que ces règles soient également applicables en trafic transfrontalier.

Le chemin est long jusqu'à la convention cadre

Les négociations portant sur la première convention de travail cadre pour le secteur de la voie normale sont plus ardues que prévu. Le coup d'envoi avait été

donné en automne 2005. Les négociations ont été interrompues en 2006, pendant les tractations ayant trait à la CCT CFF. Il s'est ensuite avéré qu'une solution susceptible de satisfaire à toutes les exigences et de répondre aux attentes est difficile à trouver. Les syndicats se sont rendu compte du fait que les réglementations destinées aux entreprises ferroviaires suisses opérant dans le secteur du fret pourraient engendrer une distorsion de concurrence favorable aux entreprises

étrangères. Aussi ont-ils opté pour une démarche par étapes.

Les partenaires sociaux sont ensuite parvenus à s'entendre sur la question d'une convention collective cadre applicable au personnel des chemins de fer à voie normale travaillant dans le secteur du trafic voyageurs régional. C'est ainsi que les syndicats et l'Union patronale ont signé un accord le 17 octobre 2008, qui règle pour l'essentiel la durée maximale du travail, les salaires moyens, l'obligation de reprendre le personnel suite à une Nouveauté stipulée dans la CCT: une commission paritaire veille à la réalisation des mesures prévues et au respect de la CCT cadre.

Parvenir à des règles transfrontalières

L'entente trouvée par l'Union patronale et les syndicats en matière de démarche commune pour définir les règles applicables au trafic transfrontalier constitue un élément essentiel de l'accord sur lequel ont débouché les négociations concernant la première CCT cadre nationale. Employés et employeurs effectuent désormais ensemble ce que le SEV tentait seul jusqu'ici: ils poseront à la Confédération la question de savoir comment les opérateurs étrangers pourront être contraints d'appliquer les conditions de travail suisses lors du transit à travers la Suisse. Il s'agit d'un point primordial lorsqu'il est question de dumping salarial des entreprises étrangères. La loi sur les travailleurs détachés de l'UE, qui règle précisément ce point, figure actuellement au premier plan: elle stipule que les directives du pays où les travailleurs sont détachés – et non celles du pays d'origine – sont applicables.

Une plus grande sensibilité est perceptible en la matière au sein de l'UE. Si la Suisse était encore le

seul pays il y a quelques années qui se préoccupait des conditions de travail applicables au trafic ferroviaire transfrontalier, nombreux sont les Etats de l'Union, en particulier l'Allemagne, qui ont planché dans l'intervalle sur la question.

Des négociations portant sur une convention cadre cantonale sont en cours dans plusieurs cantons. Une convention cadre signée par les entreprises de transport et par le SEV est en vigueur depuis 2008 dans le canton de Neuchâtel.

Les conventions collectives cantonales servent de base

Dans le canton de Vaud, quelques nouvelles conventions conclues avec des entreprises ont pour origine la convention cadre cantonale. Les entreprises participantes sont en effet contraintes de signer une convention d'entreprise, comme le veut la règle dans le cadre de conventions cantonales. Le MOB Goldenpass a tenté de s'affranchir de cette exigence en sortant de l'Union patronale vaudoise. Une action en justice qui s'est déroulée en plusieurs épisodes l'a cependant fait plier devant le SEV. Les tribunaux vaudois ont en effet contraint le MOB à respecter la convention cantonale sous tous ses aspects.

Négociations difficiles en Suisse orientale

La convention collective d'entreprise conclue avec les Chemins de fer appenzellois vaut son pesant d'or. Des cultures d'entreprise fort différentes ont en effet pu être réunies sous un même toit lors de la fusion de quatre chemins de fer de la région. Les négociations ont débouché sur une convention acceptable, même si le SEV n'est pas parvenu, dans un premier temps, à imposer l'obligation de

L'inventaire du SEV en matière de CCT, état à fin 2008

Abréviation	Appellation
Conventions d'entreprise	
AAGS	Autobus SA Schwyz
AB	Chemins de fer appenzellois
AAR bus+bahn	Service de bus Aarau, Chemin de fer Wynental- und Suhrental
AFA	Service de bus Frutigen – Adelboden SA
ATG	AlpTransit Gotthard SA
Asm	Aare seeland mobil
Atupri	Caisse maladie
Autolinee Bienesi	
AMSA	Autolinea Mendrisiense
BDWM	Chemin de fer Bremgarten-Dietikon
BLS	
BLT	Baselland Transport
CGN	Compagnie générale de navigation sur le lac Léman
CIT	Comité international des transports ferroviaires
CJ	Chemins de fer du Jura
DB	Chemins de fer allemands, Accord tarifaire no 9
elvetino	Restauration ferroviaire
FART/NLM	Ferrovie autolinee regionali ticinesi / Navigazione Lago Maggiore
FLP	Ferrovie Lugano-Ponte Tresa
funic	Funiculaires, Bienne – Evilard, Bienne – Macolin
FLM	Funicolare, Locarno – Madonna del Sasso
Historic	Fondation
LASA	Lugano Airport SA
LEB	Compagnie de chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher
login	Formation professionnelle
MBC	Les Transports de la région Morges / Bière / Cossonay
MGB	Chemin de fer Matterhorn Gotthard
NSiCM / TPN	Chemin de fer Nyon-Saint-Cergue-Morez / Transports publics de la région yvonnoise
OC	Chemin de fer Orbe-Chavornay SA
CP CFF	Caisse de pensions
RBS	Transports régionaux Berne-Soleure
RegionAlps	
RgsA	RailGourmino swissAlps SA
RhB	Chemins de fer rhétiques
CFF Cargo	
CFF	
Securitrans	
SMGN	Société des Mouettes genevoises de navigation
SNL	Società Navigazione del Lago di Lugano
SOB	Chemin de fer Schweizerische Südostbahn
STI	Service de bus Steffisburg-Thoune-Interlaken
SWISS	
Thurbo	
TILO	Treni regionali Ticino Lombardia
TL	Transports publics de la région lausannoise SA
TPC	Transports publics du Chablais SA
TPF	Transports publics fribourgeois
TPL	Trasporti pubblici luganesi SA
TRAVYS	Transports Vallée de Joux – Yverdon-les-Bains – Sainte-Croix
VMCV	Transports publics Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve
Zb	Zentralbahn SA
ZVB	Transports publics Zugerland Verkehrsbetriebe SA
Conventions cadre cantonales	
KBU	CCT cadre canton de Berne Association des services de bus concessionnaires du canton de Berne CCT cadre canton de Neuchâtel CCT cadre canton de St-Gall CCT cadre canton de Vaud
Convention cadre nationale	
	CCT cadre Voie normale



Sous toit à la seconde tentative: signature de la convention collective d'entreprise aux RhB.

faire appel à un tribunal arbitral en cas de désaccord lors des négociations salariales. L'évolution des salaires y est cependant réglée pour la durée d'application de la convention. La question du recours à un tribunal arbitral pour trancher les questions salariales devra être remise sur le tapis lors du renouvellement de la convention en 2010.

Le SEV a tenté par deux fois de consigner le recours à un tribunal arbitral pour les questions salariales dans la CCT du SOB. Une revendication que le conseil d'administration a toute-

fois rejetée. Mais, il a accepté en contrepartie de supprimer dans la convention l'obligation de respecter la paix du travail lorsque les négociations salariales ne débouchent pas sur un accord.

Deux tentatives ont été nécessaires pour que les négociations portant sur une nouvelle convention d'entreprise aboutissent. L'assemblée des membres du SEV ayant rejeté les conclusions des premières tractations, un round de négociations supplémentaire s'est avéré nécessaire. Le SEV est parvenu à obtenir des améliorations dans le domaine

des suppléments et des tours de service. Les membres ont accepté la seconde mouture de la convention à une large majorité lors d'une votation générale.

Soutien des bas salaires

La restauration ferroviaire des RhB (et du MGB) a également conclu une CCT: peu après sa fondation, la société Railgourmino Swissalps avait signalé son accord de principe s'agissant de la conclusion d'une convention collective d'entreprise. Plusieurs rounds de négociations ont toutefois été nécessaires jusqu'à ce qu'un projet de convention puisse être soumis aux membres, pour approbation, au printemps 2008. La convention assure des salaires de base décents tout en réduisant le risque lié au chiffre d'affaires qui est encouru par les collaboratrices et les collaborateurs, à l'instar de celle d'Elvetino.

Pression syndicale

Il aura fallu que le personnel exerce une forte pression sur la Compagnie de navigation sur le lac Majeur pour que celle-ci accepte d'améliorer la convention collective de travail. Le personnel

naviguant entendait être enfin mis sur un pied d'égalité avec les collègues du chemin de fer FART s'agissant du niveau des salaires. Des négociations ont finalement eu lieu. Les tracts distribués aux voyageurs et la menace d'autres mesures de lutte ont contribué à l'aboutissement des négociations.

Il aura aussi fallu qu'une forte pression soit exercée sur la Compagnie de navigation genevoise «Les Mouettes» pour qu'une convention collective de travail voie le jour. Après moult vaines tentatives, le personnel des Mouettes était disposé à lutter de manière résolue en automne 2007 pour obtenir de meilleures conditions de travail. Une opération de débrayage était en préparation, lorsque le canton est intervenu pour réunir les deux parties autour d'une table de négociation. Il faut dire que la société subissait une certaine pression politique; les négociations portant sur la conclusion d'une convention d'entreprise ont fini par aboutir au début 2008. Le personnel a désormais droit à un 13e mois de salaire et à une indemnité du dimanche.



Prêt à lutter: le personnel navigant du Lac Majeur se bat pour obtenir des conditions de travail équitables.

Ce qui nous préoccupe

Une multitude de travaux détaillés compose l'essentiel de l'activité syndicale. Voici un aperçu des nombreux sujets qui ont tenu le SEV en haleine pendant les deux dernières années.

Les agressions dont ont été victimes les agents et les agentes d'accompagnement des trains, ainsi que d'autres employés des transports publics, tels les chauffeurs de bus, ont augmenté en 2007, alors que leur nombre avait régressé en 2006. Une opération de sensibilisation des entreprises et de la clientèle ayant pour origine les chauffeurs de bus en Suisse romande est étendue à toute la Suisse: le personnel concerné porte un brassard rouge muni de l'inscription «stop aggression». Un acte de violence commis à l'encontre d'un agent d'accompagnement des trains à Noël en 2008 a incité le SEV, peu avant la fin de l'année, à lancer un appel

invitant l'ensemble du personnel des trains des CFF à porter le brassard.

Constatant que le nombre d'agressions graves allait à nouveau atteindre la barre des 240 aux CFF en 2008, l'entreprise a finalement décidé de satisfaire à l'exigence primaire du SEV en mettant progressivement en place l'accompagnement des trains par deux personnes. D'ici là – les CFF font état de l'année 2014 –, les agents de train seront accompagnés par la police ferroviaire ou par Securitas dans les trains où la situation s'avère être la plus délicate.

L'article 18a de la loi sur le transport des voyageurs, dans lequel les agressions commises à l'encontre du personnel des transports publics sont qualifiées de délits poursuivis d'office – sans que la victime doive déposer une plainte –, est mis en œuvre

de différentes manières. Si nombre d'entreprises et de cantons ont perçu l'avantage que procure cette réglementation pour lutter contre les actes de violence et soutiennent son application, d'autres font preuve de beaucoup d'hésitation et continuent à considérer qu'il incombe à la victime d'engager une poursuite pénale. C'est

ainsi que le SEV a été contraint de dénoncer le canton de Vaud à l'autorité de surveillance, afin de mettre les autorités vaudoises sur la bonne voie.

Le jugement «Orange» doit être mis en œuvre

Le jugement du Tribunal fédéral, que le syndicat de la communica-



Halte aux agressions: les agentes et les agents d'accompagnement des trains portent le brassard.



Présence remarquée: le SEV n'a pas manqué l'inauguration du tunnel de base du Lötschberg – sa présence est saluée par le ministre des transports.

tion a obtenu il y a quelques années à l'encontre de l'opérateur télécom Orange – d'où le terme de «jugement Orange» –, s'applique également aux transports publics. Quiconque obtient régulièrement des indemnités pour service de nuit ou du dimanche a également droit à ces indemnités pendant les vacances, car elles sont considérées comme faisant partie du salaire.

Le secteur tout entier a par conséquent un œil rivé sur les CFF, qui, dans un premier temps, ont temporisé. Il est stipulé dans la CCT 2007 que les indemnités accordées pour ces services à l'avenir comprennent également la part des vacances. Quant à un effet rétroactif, les CFF n'ont pas souhaité entrer en matière dans un premier temps. Vu qu'un délai de cinq ans a commencé à courir avec la CCT, le SEV a encouragé plusieurs membres à déposer une plainte à titre personnel – séparément contre les CFF et contre CFF Cargo, car les deux entreprises ont des formes juridiques différentes et n'appliquent de ce fait pas les mêmes procédures dans ce domaine. Les CFF ont finalement accepté d'engager des négociations. Celles-ci ont débouché sur des résultats réjouissants, puisqu'elles permettent des versements à titre rétroactif aux personnes concernées pour les années 2002 à 2006. Les employés en activité reçoivent automatiquement un versement après coup sur la base de leurs décomptes de salaire. Les retraités et les personnes qui ont quitté les CFF dans l'intervalle doivent en revanche s'annoncer au service du personnel pour faire valoir leur droit.

Vu l'entente obtenue avec les CFF, les entreprises de transport concessionnaires (ETC) ont commencé à plancher sur des solutions. Si le montant dû peut être réglé à l'enseigne des accords salariaux 2008 dans certaines sociétés, nombreuses sont les entreprises qui n'ont pas encore pris de décision. Certaines entreprises rechignent d'ailleurs encore à reconnaître le caractère contraignant du jugement du Tribunal fédéral.

Les innombrables projets des CFF

Rien n'est plus constant que le changement. Cette maxime a conservé toute son acuité aux CFF, au niveau directionnel s'entend. Mais les différentes unités ne sont pas en reste. Aménagements, déménagements, restructurations sont régulièrement à l'ordre du jour. Il arrive parfois même que des prestations externalisées soient reprises par les CFF, comme cela a été le cas pour l'informatique.

La recherche de solutions par CFF Cargo pour échapper au déficit a été le sujet dominant au cours des deux dernières années. Cela a commencé en 2007 par des mesures prises dans le secteur de **l'entretien du matériel**: cession des AI de Bienne à une filiale d'Alstom, suppression d'emplois et investissements à Bellinzone, fermeture des sites les plus petits, reprise de sites d'entretien par le secteur voyageurs. Le SEV a acquiescé, non sans faire part de son scepticisme. Deux ans plus tard, il s'avère que peu de changements ont été réalisés comme cela avait été annoncé. Le projet de société commune prévu à Bienne a échoué.

A suivi le volte-face à Bellinzone (cf. chapitre Partenariat social), qui a débouché sur la reprise de l'ensemble de l'entretien du matériel roulant des CFF par le secteur voyageurs; cela signifie la fin d'une divisionnalisation au demeurant discutable.

En même temps que la volte-face opérée à Bellinzone, les CFF ont annoncé qu'ils visaient des **partenariats dans le secteur Cargo**. La stratégie d'extension poursuivie de manière agressive en Allemagne et en Italie, que le SEV a d'ailleurs régulièrement remise en cause, est redimensionnée. Les CFF ont en effet accru leur chiffre d'affaires au fil des ans, sans toutefois réaliser de bénéfice. 14 sociétés ont répondu à l'appel d'offres des CFF en présentant leurs propositions de collaboration. En font notamment partie les Chemins de fer allemands, les Chemins de fer français et plusieurs entreprises suisses de transport routier. Il faut tabler sur une décision en 2009, selon les CFF.

L'évolution de la situation à CFF Cargo a également des répercussions sur les **gares de triage**, qui dépendent de l'infrastructure. Comme on pouvait s'y attendre depuis longtemps, les CFF réduisent le nombre de leurs gare de triage en fermant les sites de Bienne et de Olten. La situation s'avère difficile en comparaison avec d'autres restructurations, car les agents concernés exercent presque exclusivement des métiers dits de monopole et ont, partant, peu de chance de trouver un emploi hors des CFF. Nombre d'entre eux travaillent aux CFF depuis des décennies. Aussi le SEV s'implique-t-il en l'occurrence tout particulièrement dans la recherche de solutions socialement supportables.

Le secteur voyageurs des CFF réalise année après année des résultats flamboyants. Le personnel y contribue régulièrement au travers de **l'accroissement de la productivité**. Deux événements majeurs ont marqué le développement de l'offre: l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg en décembre 2007 et l'extension de l'amplitude de l'horaire dans le secteur grandes lignes; l'horaire cadencé est en effet proposé jusqu'à 1 heure du matin sur les lignes principales. Le revers de la médaille: le temps à disposition pour effectuer **l'entretien du tra-**

cé est réduit d'autant; le réseau est utilisé jusqu'à la limite; les moyens disponibles pour assurer l'entretien et développer l'infrastructure sont limités.

Les CFF ont de la peine à pourvoir tous les postes, tant dans le secteur de la conduite des locomotives que dans celui de l'accompagnement des trains. **Le sous-effectif** a des répercussions diverses. Les CFF n'en sont-ils pas venus à recruter des étudiants, à temps partiel, pour assurer la conduite de rames RER sur des tracés bien définis. L'enthousiasme initial a fait long feu. Il n'y a en effet plus guère d'étudiants qui sont formés, et l'idée s'est dissipée. Mais, les CFF font largement appel aux services d'agences de placement pour boucher les trous dans le secteur du personnel des locomotives.

Vu le manque d'effectif qui caractérise aussi le secteur du personnel des trains, nombre de convois sont accompagnés par un seul agent au lieu de deux. Il a même dû être renoncé au premier essai d'accompagnement à deux agents des trains peu sûrs en Suisse romande, faute de personnel.

Des réaménagements sont opérés dans de nombreuses divisions; le SEV y participe conformément aux accords – fréquemment avec beaucoup de scepticisme. Le SEV et la LPV sont parvenus à obtenir un joli succès dans le secteur des mécaniciens de locomotive du trafic voyageurs: un **modèle de retraite partielle** dès l'âge de 58 ans y sera en effet instauré.

Dans le domaine de l'infrastructure, le projet «Fifa» a absorbé le SEV pendant de longs mois; des réglementations acceptables,



Protestation silencieuse: le personnel des trains appose un autocollant sur les boîtiers d'ordre de départ défectueux.

car équilibrées du point de vue du classement, ont finalement été trouvées pour les cadres spécialisés. La crainte d'avoir affaire à un pur exercice d'économies était latente.

Un conflit s'est déclaré à CFF Cargo peu après la signature de la nouvelle convention collective de travail. Il portait sur la **réglementation des 4 heures**. La CCT a certes rendu possible des modifications des tours de service jusqu'à quatre heures avant le début du service, mais les CFF ont assuré que le bon sens prévaudrait en l'occurrence. Or, il s'est rapidement avéré que certains chefs n'en tenaient pas compte. Supprimer un service par un simple SMS peu avant qu'il ne commence, voilà quelque chose que le SEV n'a pu accepter et qui l'a conduit à demander des explications avec insistance.

La question de savoir comment les CFF pouvaient soumettre le personnel aux **tests antidrogue** a été jusqu'au préposé fédéral à la protection des données. Les CFF avaient instauré de tels tests lors des examens médicaux d'aptitude. Il s'est avéré difficile de trouver une solution applicable en pratique, car la consommation de certaines substances peut être décelée bien au-delà de la durée pendant laquelle elles produisent des effets. Le préposé à la protection des données a demandé aux CFF de modifier leur pratique. L'entreprise s'y est opposée. L'Office fédéral des transports (OFT) a alors fait connaître ses exigences; des tests antidrogue n'ont lieu que lors de la visite médicale d'entrée; des tests ne peuvent être effectués ultérieurement que si une personne est soupçonnée d'avoir consommé de la drogue.

Euro 08

Les championnats d'Europe de football ont constitué un défi particulier en été 2008. Pays organisateurs, la Suisse et l'Autriche ont mis tout en œuvre pour amener les supporters étrangers à pied d'œuvre par les transports publics. Le billet d'entrée au match faisait office de titre de transport sous la forme d'une carte journalière. Des dizaines de trains spéciaux et des milliers d'agents d'information en poste dans les gares ont permis de faire de ce grand événement un succès sans précédent pour les trans-

ports publics. Le personnel CFF a reçu des chèques Reka en guise de récompense. Pour l'anecdote: les agents d'information portent désormais des vestes de couleur jaune – et non plus orange. Il n'aurait en effet plus été possible de reconnaître des agents vêtus d'une veste orange dans les vagues de supporters hollandais qui ont déferlé à Berne...

Les problèmes liés à la durée du travail

Les violations de la loi sur la durée du travail constituent un des problèmes les plus fréquents auxquels le SEV est confronté. Le syndicat règle le plus souvent les cas en intervenant directement auprès de l'entreprise de transport, mais il arrive que les responsables fassent preuve d'incompréhension ou que les transgressions soient si graves que le SEV se doit d'aller un cran plus loin en s'adressant à l'Office fédéral des transports (OFT). Cela a été le cas au cours des deux dernières années pour l'opérateur ferroviaire UTL et pour les Transports publics de l'Oberland zurichois.

L'aviation courants ascendants dans le secteur aérien

La situation s'est détendue chez Swiss en raison de la bonne marche des affaires. Le modèle de participation aux bénéfices permet encore des versements qui dépassent le renchérissement annuel actuel. L'accord par lequel le personnel a accepté de renoncer à des négociations salariales annuelles, qui a été conclu en même temps que le modèle de participation, arrive bientôt à échéance. Les conditions sont réunies pour permettre à nouveau une évolution durable des salaires.

La cession du personnel technique de Swiss à la nouvelle

société Lufthansa Technik Switzerland – une filiale de la société allemande Lufthansa Technik – a suscité une certaine agitation. L'aspect positif: l'entreprise allemande entend non seulement maintenir le site, elle souhaite le renforcer. Il aura fallu dépenser quelque énergie pour obtenir l'assurance de la nouvelle direction qu'une convention collective de travail autonome sera négociée. Les négociations devraient être menées à terme d'ici au mois d'octobre 2009. Il est prévu que la CCT s'enchaîne à la protection collective dont ont bénéficié les quelque 500 personnes à la faveur de l'application prolongée de la CCT convenue avec Swiss.

L'accroissement du nombre de membres chez Dnata Switzerland (anciennement Jet Aviation Handling) est réjouissant. Le refus persistant de la direction de l'entreprise d'engager des négociations CCT l'est en revanche moins. La précarité des conditions de travail des nombreux employés engagés à temps partiel requiert une convention collective.

Le secteur de l'aviation est particulièrement exposé aux soubresauts de la conjoncture. Aussi des conditions cadre uniformes garantissant la sécurité sociale sont-elles importantes pour les employés travaillant sur ce marché globalisé. L'activité déployée dans le cadre de l'ETF (à l'échelle européenne) et de l'ITF (à l'échelle mondiale) est en l'occurrence très précieuse.

Nouvelle direction aux CFF et au BLS

Les deux principaux partenaires du SEV ont un nouveau directeur général. Au cours de sa première année d'activité, le nouveau directeur des CFF, Andreas Meyer, s'est montré plutôt discret tout en donnant l'impression d'être

un gestionnaire ouvert. Lors de sa présentation au comité directeur SEV, il a donné de lui l'image d'un manager dynamique qui prend les problèmes à bras-le-corps et que la recherche de solutions intéresse. En 2008, il a fait parler de lui lorsque le montant des prestations complémentaires qu'il s'était fait octroyer en sus du salaire lors de son engagement, a été rendu public. Lors du conflit de Bellinzzone, il est apparu maladroit, ce qui a renforcé l'impression déçagée par un chef qui poursuit gauchement dans la voie tracée. Le Conseil fédéral a finalement dû le remettre à sa place et faire appel à un médiateur expérimenté en la personne de Franz Steinegger pour dénouer l'écheveau à une «Table ronde». Une rencontre organisée entre les dirigeants des CFF et du SEV a cependant permis d'améliorer les relations. Il semble que des «règles du jeu» du partenariat social devront être fixées.

Le départ du président du conseil d'administration des CFF, Thierry Lalive d'Epinais, a été annoncé dans le contexte du conflit Cargo. Au cours des dix ans passés à la tête de CFF SA – société anonyme qui venait d'être créée à l'époque –, Thierry Lalive a acquis la réputation d'être un adepte de l'économie libérale qui se voue à l'assainissement des entreprises. Il a fréquemment dû jouer le rôle du manager pur et dur aux côtés du populaire Benedikt Weibel. Il semble que les rôles seront répartis différemment à l'avenir: en élisant le chef de la Poste sortant, le Conseil fédéral a porté son choix sur un homme qui connaît parfaitement les rouages politiques du pays. Ulrich Gygi a imposé à la Poste une ligne dure, axée sur l'assainissement. Une ligne que le syndicat de la communication a par ailleurs dû corriger à plusieurs reprises.

Le bilingue Bernard Guillemon, qui dirigeait jusqu'alors la conduite de l'exploitation aux CFF, a succédé au vétéran de l'UDC bernoise, Matthias Tromp, à la tête du BLS. 100 jours après son entrée en fonction, Bernard Guillemon a annoncé un renforcement de la direction de l'entreprise. Le fait que les négociations salariales aient échoué et qu'il ait fallu avoir recours au tribunal arbitral doit manifestement être interprété dans ce contexte.



Gros engagement des cheminots lors de l'Euro 08: succès sans précédent des transports publics.

Les négociations salariales

La situation économique favorise, puis freine l'aboutissement des négociations

En 2007 et en 2008, les négociations salariales ont été menées presque jusqu'à leur terme dans un contexte économique favorable. Ce qui explique que de bons résultats d'ensemble ont pu être obtenus. S'ajoute le fait que les transports publics ont connu une forte croissance en Suisse, en particulier dans le secteur du transport des voyageurs. Les entreprises de transport ont vu leurs recettes augmenter et leur productivité s'accroître.

Les négociations salariales n'ont pas fait de remous en 2007, la première année d'application de la nouvelle convention collective de travail conclue avec les CFF. Le résultat a été satisfaisant pour tout le monde: pleine compensation du renchérissement à hauteur de 1,8 pour cent et prime de 500 francs à chacun, ainsi que 0,4 pour cent de la masse salariale pour les hausses de salaire individuelles selon le système salarial. Le SEV a critiqué ce dernier point, les augmentations individuelles ayant été une fois de plus amputées. De fait, les CFF n'ont jamais voulu atteindre l'objectif fixé, depuis l'instauration du modèle salarial. Et il devait en demeurer ainsi en 2008.

Les résultats obtenus en 2007 dans le secteur des ETC ont, comme d'habitude, fortement varié d'une entreprise à l'autre; ils n'étaient guère comparables. C'est ainsi que le total des hausses de la masse salariale a largement dépassé 4 pour cent dans certains cas, lorsque le personnel a bénéficié d'autres améliorations, alors qu'il est resté en deçà de 2 pour cent dans d'autres cas.

Renchérissement élevé jusqu'en été 2008

Une nette coupure est apparue en octobre 2008: le renchérissement très élevé – près de 3 pour cent au cours de l'été – a influencé les négociations salariales qui ont abouti avant le mois d'octobre. Des augmentations variant entre 3 et 4 pour cent, voire davantage dans certains cas, ont été obtenues durant cette période. Le renchérissement s'est ensuite contracté



Les apprentis se défendent: récolte de signatures pour la pétition en faveur des salaires, à l'occasion de la journée sportive des apprentis.

en raison de la crise financière et de la chute des prix du pétrole. Les perspectives économiques s'étant subitement détériorées, les négociations salariales qui ont abouti à la fin de l'année ont débouché sur des résultats sensiblement inférieurs.

Interruption des négociations aux CFF

Les CFF ont longtemps donné un mauvais exemple en présentant des offres tout à fait inacceptables pour la communauté de négociations syndicale. C'est ainsi qu'ils n'ont même pas souhaité accorder la pleine compensation du renchérissement, qui avait pourtant fortement baissé dans l'intervalle. En décembre, c'est l'impasse. Les négociations sont interrompues. Le SEV invite ses membres à signer la pétition «Augmentation de salaire équitable – maintenant». Le succès est au rendez-vous: plus de 2'800 signatures sont récoltées par le seul canal de la toile, en dépit des fêtes de fin d'année. Une pétition que le SEV a ensuite présentée aux CFF lors du round de négociation suivant.

Si les partenaires sont revenus à la table de négociations, c'est parce que Giorgio Tuti et Andreas Meyer ont eu un entretien dans l'intervalle, au cours duquel ils ont confirmé leur volonté de voir les négociations aboutir. Une entente a en effet été trouvée

sur une base acceptable: compensation du renchérissement à hauteur de 1,5 pour cent (correspondant au niveau de novembre) et 0,9 pour cent pour les hausses de salaires individuelles selon le système salarial. Un dixième de pour cent supplémentaire a de plus été mis à disposition – pour permettre de verser un montant unique, en particulier à celles et à ceux qui ne bénéficiaient pas des autres mesures prises. Les syndicats se sont vus charger de proposer une répartition prenant tout particulièrement en compte les bas échelons de salaire et les autres groupes ayant un besoin de rattrapage.

Tribunal arbitral au BLS

Du jamais vu dans les annales du SEV: un échec des négociations salariales avec le BLS. L'entreprise a présenté une ultime offre sous la forme d'une proposition qui ne compensait même pas le renchérissement pour plus de la moitié des collaboratrices et des collaborateurs. Le fait que le BLS se soit montré généreux en matière d'assainissement de la caisse de pension ne le dispense pas d'accorder des hausses de salaire équitables. Les syndicats se sont alors vus contraints de faire appel au tribunal arbitral. Celui-ci se réunira vraisemblablement au cours du premier semestre 2009.

De très bons résultats ont été enregistrés à Elvetino. Une hausse de 3,25 pour cent a en effet été obtenue. Et ce n'est pas tout: les syndicats sont parvenus à augmenter les salaires de base et à supprimer les commissions sur le chiffre d'affaires. Les efforts déployés au cours de l'année par le SEV se sont avérés payants. La section a vu son effectif augmenter d'un quart, ce qui n'a pas manqué de renforcer la position du SEV lors des négociations.

Et les apprentis?

Les apprentis de Login affiliés au SEV se sont impliqués pour obtenir une hausse de salaire. En toile de fond: une grande partie d'entre eux avaient vu la durée de leur temps de travail augmenter à 41 heures à l'enseigne de la nouvelle CCT des CFF. Ce, sans compensation de salaire, contrairement au personnel des CFF. Cela étant, l'organisation de jeunesse SEV a récolté des signatures et déposé une pétition Login. Des entretiens ont ensuite eu lieu au sujet de la mise en œuvre. Login souhaite utiliser l'argent sous la forme d'un fonds de formation pour les séjours linguistiques et les séjours à l'étranger. Les partenaires sociaux examinent l'idée d'un fonds sous l'aspect de la faisabilité et des besoins des apprentis.

La politique sociale et la politique des transports

La remise à flot des caisses de pension est absolument nécessaire

L'assainissement des caisses de pension CFF et Ascoop est à l'évidence le sujet politique qui préoccupe le plus le SEV. Le Conseil fédéral fait traîner les choses depuis plus de deux ans. La crise financière n'a de surcroît rien arrangé, tant s'en faut, puisque les obstacles à franchir sont un cran plus haut.

Une solution paraissait pourtant à portée de main à fin 2006, lorsque les CFF ont injecté 1,5 milliard de francs de leurs avoirs immobiliers dans la caisse de pension pour compenser le défaut de couverture des assurés actifs. La Confédération était appelée à faire un effort similaire pour équilibrer le compte des rentiers. Il s'est avéré que le paquet n'était pas aussi bien ficelé qu'il n'y paraissait de prime abord, puisque le Conseil fédéral a stoppé l'assainissement pour déclarer en été 2007 qu'un projet de consultation portant sur les quatre variantes suivantes était en préparation: un assainissement complet à hauteur d'environ 3,4 milliards de francs, un assainissement partiel d'un volume de près de 1,6 milliard de francs, une compensation des carences de financement évidentes relevées lors de l'autonomisation de la caisse de pensions CFF en

1999, à hauteur de 600 millions de francs, et une variante dite zéro. Une année entière s'est écoulée jusqu'à ce que le projet soit présenté. C'est en effet en été 2008 que le Conseil fédéral a lancé la procédure de consultation, non sans indiquer qu'il donnait sa préférence à la variante à hauteur de 600 millions de francs. Le SEV a réagi très rapidement en adressant un modèle de réponse aux organisations apparentées et aux gouvernements cantonaux, non sans les inviter à se rallier à ses arguments. Seule la variante maximale entre en considération pour le SEV et pour les CFF, compte tenu tant des besoins de financement évidents que des multiples raisons qui plaident en faveur de cette solution. C'est ainsi que la Confédération s'est investie sensiblement plus dans toutes ses autres caisses de pension en octroyant par exemple des réserves de fluctuation à la Publica, en maintenant les rentiers de Swisscom et de la Ruag à la Publica ou en permettant à la Poste et à Swisscom d'affecter des centaines de millions de francs de bénéfice à leur caisse de pension.

Une situation politique difficile

Quelques cantons, des syndicats et le PS se sont ralliés aux arguments du SEV. La plupart des

partis bourgeois et la majorité des cantons sont favorables à la ligne suivie par le Conseil fédéral, alors que le PDC accorde sa préférence à la variante à hauteur de 1,6 milliard de francs. Le Conseil fédéral a, en même temps, soulevé la question de la remise à flot de l'Ascoop, sans toutefois présenter de proposition, mais en indiquant qu'il rejetait fondamentalement toute implication des pouvoirs publics. Le SEV requiert en l'occurrence une solution équivalente à celle proposée pour la caisse de pensions CFF, étant entendu que les cantons seraient appelés à participer à la remise à flot proportionnellement à la quote-part qu'ils détiennent dans les entreprises. L'évaluation des résultats de la consultation se faisait encore attendre à la fin de l'année. Dans l'intervalle, il n'est plus du tout certain qu'elle sera présentée au cours du premier semestre 2009.

Les FVP et le fisc

La décision prise par les autorités fiscales d'assujettir les facilités de circulation du personnel à l'impôt a passablement agité les esprits. L'Union des transports publics a saisi l'occasion pour refondre le régime des facilités de circulation du personnel. Il en est résulté une dégradation de nombreuses prestations, voire la suppression de certaines d'entre elles. Une exonération de l'impôt a néanmoins pu être obtenue pour l'abonnement général du personnel des transports publics à partir d'un certain nombre de voyages de service (40 par année).

L'épineux transfert du trafic marchandises

La mise en œuvre de l'initiative des Alpes se fait encore attendre quinze ans après son acceptation par le peuple. Le Conseil fédéral s'est même donné un nouveau temps de répit au travers de la loi sur le transfert du trafic marchandises: le nombre maximal de 650 000 camions traversant les Alpes ne devra être atteint que deux ans après l'ouverture du tunnel de base du Gothard. Un maximum d'un million de camions d'ici à 2011 a été défini à titre d'objectif intermédiaire. Un aspect positif

mérite néanmoins d'être souligné, même si d'importants obstacles devront encore être franchis lors de la réalisation: l'idée d'une bourse du transit alpin a été retenue dans la loi. Autre nouveauté qui est réglée dans la loi: le trafic marchandises domestique bénéficie à nouveau d'une subvention. Cela favorisera le transfert et, partant, une amélioration de la rentabilité de CFF Cargo dans le secteur des wagons complets.

Le développement de l'infrastructure se poursuit

Le réseau ferroviaire suisse est saturé à de nombreux endroits. Or, les enveloppes financières qui ont été acceptées ne permettent même pas de réaliser les projets prévus initialement à l'enseigne de Rail 2000. Sans compter que de nouveaux goulets d'étranglement sont apparus dans l'intervalle. S'ajoute le fait que les lignes d'accès aux tunnels de base des NLFA doivent être prêtes à temps. Cela étant, le Conseil fédéral a soumis au Parlement un premier projet intitulé «Futur développement des infrastructures ferroviaires» (ZEB), qui règle l'affectation des moyens financiers restant dans le fonds FTP. A fin 2008, le Conseil fédéral a de surcroît laissé entrevoir un nouveau message présentant une ébauche de la prochaine étape de développement à l'enseigne de «Rail 2030» (le terme de ZEB2 est également utilisé) et une enveloppe financière se situant dans une fourchette de 12 à 21 milliards de francs. Ces deux étapes ne suffiront cependant pas à réaliser tous les projets que les entreprises jugent nécessaires.

Au plan politique, le SEV a soutenu sans réserves les requêtes visant au développement du réseau ferroviaire. Ce, pour des raisons d'ordre tant syndical (maintien des emplois) qu'écologique.

Davantage de moyens financiers en faveur des transports publics

En été 2007, le SEV a décidé de coopérer au lancement d'une initiative populaire que l'Association transports et environnement (ate) préparait depuis longtemps. Il s'est en effet avéré préférable



Bonne récolte: le SEV a lancé, avec d'autres syndicats, le référendum contre la réforme de l'imposition des entreprises.

pour le SEV de coopérer à cette initiative plutôt que d'en lancer une en propre poursuivant pratiquement les mêmes buts. Le SEV, le PS et les Verts apparaissent en l'occurrence comme coauteurs de l'initiative pour les transports publics, aux côtés de l'ate.

La crise financière qui s'est déclarée en automne 2008 a contraint la Confédération à prendre rapidement des mesures conjoncturelles. L'infrastructure peut en bénéficier, dès lors que de nombreux projets sont pratiquement prêts à démarrer et qu'ils permettront de compenser quelque peu les méfaits de la crise économique.

Une réforme des chemins de fer par étapes

Suite au rejet de la réforme des chemins de fer 2 par le Parlement, le Conseil fédéral a annoncé qu'il entendait présenter rapidement les éléments de la réforme qui n'étaient pas contestés. Il a mis en discussion une première partie intitulée «Révision des actes normatifs relatifs aux transports publics» (RévTP). Il s'est avéré que même cette partie ne faisait pas l'unanimité, en particulier la nouvelle réglementation concernant la police ferroviaire. Le projet ne prévoyait-il pas de créer la possibilité d'autoriser des services de sécurité privés dans les trains. Une solution que le SEV a combattu d'emblée.

Le SEV a encore relevé une autre carence dans le projet: l'obligation de respecter les conditions de travail en usage dans la branche ne figurait en effet pas dans la nouvelle loi sur le transport des voyageurs. Une majorité a pu être réunie lors des débats parlementaires pour réinsérer cette règle. Les chemins de fer bénéficiant d'indemnités étaient tenus jusqu'ici de conserver dans l'entreprise les bénéfices réalisés. Le SEV a tenté d'empêcher que les entreprises ferroviaires puissent distribuer des bénéfices aux actionnaires à l'avenir. En vain.

Des précisions concernant la durée du travail

Le 1er décembre 2008, le Conseil fédéral a adapté l'ordonnance relative à la loi sur le travail dans les entreprises de transports publics (OLDT). La réglementation apporte des précisions, en particulier dans le domaine du service de piquet; les divers services, tels les services du matin ou les servi-

ces de nuit, sont de surcroît définis de manière uniforme. Le tour de repos a enfin pu être réglé de manière uniforme.

L'UE poursuit la libéralisation

L'Union européenne continue à libéraliser le trafic voyageurs. Le troisième paquet ferroviaire, qui a passé la rampe du Parlement en automne 2007, prévoit l'ouverture du trafic voyageurs international en 2010. L'obligation de mettre au concours les prestations dans le trafic voyageurs régional a en revanche pu être évitée. Le paquet renforce aussi les droits des passagers en réglant par exemple leurs droits lors du retard d'un train.

En publiant un rapport au sujet du livre blanc sur les transports, le Conseil européen a suscité moult discussions. La préférence accordée au rail par rapport à la route y est atténuée, un développement des deux modes de transport étant visé. Mais le rapport donne aussi des précisions au sujet de la poursuite du développement de l'infrastructure ferroviaire en Europe.

Les référendums et les initiatives

Le SEV s'est impliqué de manière active dans plusieurs initiatives et référendums. C'est ainsi qu'il a soutenu le référendum sur la deuxième réforme de l'imposition des entreprises, avec l'appui de l'Union syndicale suisse. La réforme prévoit une imposition réduite des bénéfices des entreprises. Cela signifie que les actionnaires bénéficieront d'un traitement plus favorable que les salariés. Appelé à se prononcer, le peuple suisse a accepté la réforme du bout des lèvres. Le SEV participe, avec les associations de défense de l'environnement et les associations de transport, à l'initiative pour le climat, qui exige une réduction des rejets de CO₂ de 30 pour cent au lieu des 20 pour cent visés par le Conseil fédéral. Les signatures requises ont pu être récoltées en un temps record. L'initiative a été déposée. La date de la votation n'a pas encore été fixée.

L'initiative des syndicats portant sur l'AVS a en revanche déjà été soumise au verdict populaire. Elle visait en particulier à instaurer la retraite à la carte à partir de 62 ans. Une proposition que le peuple a largement rejeté. La crise financière et la peur attisée



Pour se rendre au travail et pour faire une ballade: foisonnant d'idées, le Vinifuni s'est vu décerner une récompense.

par les associations économiques étaient au rendez-vous.

Une situation claire à Aarau

La lutte menée par le SEV à Aarau, avec le concours de nombreux partenaires politiques et syndicaux, pour s'opposer à la privatisation et à la libéralisation des transports publics de la ville s'est avérée payante. Il en allait ni plus ni moins de l'avenir des transports urbains BBA. Le canton d'Argovie avait décidé de vendre ses actions à l'entreprise de transport. Il partait de l'idée que les communes concernées rachèteraient l'entreprise. Or, c'est le contraire qui s'est produit: la ville de Aarau entendait également vendre ses actions. Une initiative populaire a permis d'éviter la privatisation de l'entreprise de bus: plus de 80 pour cent des citoyennes et des citoyens se sont en effet prononcés contre la privatisation.

«Vinifuni» fait preuve d'innovation

Le SEV et l'Association transports et environnement (ate) décernent le prix de l'innovation tous les deux ans, avec le soutien de l'Union des transports publics (UTP). Ce prix vise à récompenser les bonnes idées susceptibles de donner de nouvelles impulsions aux transports publics. En 2007, le prix a été décerné à l'entreprise de transport Aare-Seeland-Mobil pour son «Vinifuni», le funiculaire qui relie la localité de Gléresse située au bord du lac de Biemme à Prêles. Tant la solution technique retenue, à savoir un système d'entraînement à treuil, que la participation du funiculaire à la communauté tarifaire ont convaincu le jury, qui a vu dans

la nouvelle offre de transport un bon exemple d'ouverture d'une entreprise à caractère essentiellement touristique au trafic pendulaire, à la faveur d'un horaire cadencé et de l'intégration de la ligne dans le réseau de validité de l'abonnement pour navetteurs. Un prix spécial du jury et le prix du public ont été remis au projet «Bus alpin»; ce projet permet de desservir des régions qui ne bénéficient pas d'une liaison au réseau de transports publics.

Le SEV et le Parlement

Etant arrivé au terme de la durée de son mandat de conseiller aux Etats jurassien, le président du SEV Pierre-Alain Gentil a quitté le Conseil des Etats lors des élections parlementaires 2007. Cela faisait longtemps que le SEV n'était plus représenté au Parlement par un de ses fonctionnaires dirigeants. Pour pallier cette perte d'influence et d'informations, le syndicat a invité des parlementaires du camp rose-vert à une rencontre lors de la session de printemps 2008. Le SEV est à nouveau directement représenté au Parlement depuis l'automne 2008, puisque la conseillère nationale thurgovienne Edith Graf-Litscher (PS) a été élue secrétaire syndicale au secrétariat régional à Zurich.

Le SEV refait en outre partie de la LITRA, le service d'information des transports publics, dont l'orientation politique est à nouveau clairement favorable aux transports publics. Le SEV avait quitté l'association il y a quelques années pour marquer sa désapprobation suite à l'appui que la LITRA avait apporté aux initiatives Avanti.

Les changements à la tête du SEV



Pierre-Alain Gentil, 12 juillet 1952 – 23 septembre 2008

Le vendredi après-midi 27 juin 2008, Pierre-Alain Gentil a pris congé de ses collaborateurs au SEV en leur souhaitant, comme à son habitude, un bon week-end. Le lundi matin, il voulait planifier avec eux la pause d'été car il prévoyait de prendre enfin, avec sa femme, les vacances qu'il n'avait pu faire au printemps à cause de la grève à Bellinzone. Mais lundi, Pierre-Alain n'est pas venu travailler car de fortes douleurs l'ont contraint à se rendre à l'hôpital. Il n'en est plus ressorti. Le 23 septembre, âgé de 56 ans, il mourait des suites d'une pancréatite aiguë.

Pierre-Alain Gentil a été élu président du SEV lors du congrès SEV le 24 mai 2005 pour succéder à Ernst Leuenberger. Il s'est immédiatement appliqué à mettre en œuvre son concept en trois points qu'il avait présenté comme programme de campagne. Au niveau syndical, il voulait faire avancer la conclusion de conventions collectives de travail et chercher des solutions pour assainir les caisses de pension. Au niveau politique, il désirait lutter pour obtenir des moyens suffisants pour le développement des chemins de fer et, à l'interne, re-

prendre la question de la collaboration avec d'autres syndicats.

Après le départ à l'automne 2007 de François Gatabin, vice-président responsable pour les CFF, il avait pris en charge tous les dossiers CFF, qui se sont donc ajoutés à son travail lié à ses activités de président. Les démêlés à propos de CFF Cargo, la grève de Bellinzone et les négociations à la table ronde l'ont beaucoup sollicité. Pierre-Alain Gentil s'est toujours employé à trouver des solutions qui soient acceptables et compréhensibles pour les membres SEV et la population suisse.

Le SEV perd un homme qui, par sa détermination et sa ténacité, a réussi beaucoup en peu de temps. Sa forte personnalité l'a également aidé à supporter certaines défaites avec grandeur. Son regard était toujours tourné vers l'avenir et il cherchait des solutions d'un commun accord – mais pas à n'importe quel prix. Pierre-Alain se réjouissait de transmettre les dossiers CFF aux mains du nouveau vice-président élu, Manuel Avallone,

et de se concentrer à nouveau sur l'avenir du syndicat en tant qu'organisation politique, syndicale et sociale. Il n'en aura pas eu le temps.

Peu après le début de sa maladie, on a su que le président du SEV serait absent pour une longue période et c'est donc le premier vice-président, Giorgio Tuti, qui a repris les tâches du président. Après son décès, le comité directeur a nommé Giorgio Tuti président ad interim et le comité fédératif l'a proposé en novembre comme seul candidat à la succession de Pierre-Alain Gentil.

Changement à la vice-présidence

Le départ du vice-président François Gatabin en novembre 2007 a provoqué quelques émotions. Il a répondu à l'appel des CFF à la tête du trafic voyageurs régional de Romandie. Pour lui succéder, le comité fédératif du printemps 2008 a finalement élu le secrétaire syndical Manuel Avallone, 46 ans. C'est lui qui a repris les dossiers CFF.

Dans le cadre de la réforme des

structures, la présidence a décidé de réduire la direction de la division syndicale de trois à deux vice-président-e-s. La vice-présidente, Barbara Spalinger, devait remettre son mandat et assumer la fonction nouvellement créée de responsable de la politique des transports et de l'assistance judiciaire. Toutefois, à cause de la disparition du président, elle a dû rester à la vice-présidence et à l'automne 2008, s'est décidée à maintenir cette fonction.

Nouvel administrateur des finances

L'administrateur des finances Erwin Kläy a quitté le SEV à fin juin 2007, après 35 ans passés à la division des finances, dont la moitié à sa tête, pour prendre une retraite bien méritée. Il a veillé durant toute cette période à ce que le SEV constitue une base financière solide, en dépit du recul du nombre de membres. Son objectif était d'avoir un montant en réserve correspondant aux recettes d'une année, afin d'avoir l'assurance que le SEV pourrait agir en cas de conflit. Erwin Kläy a représenté le SEV dans de nombreuses instances, où il a fait valoir ses compétences. Le congrès a élu son successeur en la personne de Ruedi Hediger. Celui-ci travaille au SEV depuis 1985. Il a épaulé Erwin Kläy en tant que suppléant pendant toute la durée de son mandat. Sandro Rubin (finances) et Ursula Lüthi (personnel et administration) se partagent désormais la tâche de suppléer à l'administrateur des finances.

Changements au comité directeur

L'expiration des périodes administratives a donné lieu à de nombreux changements au sein du comité directeur. Peter Merz a remis son mandat après xxx années passées à la tête de la sous-fédération du personnel des locomotives. L'assemblée des délégués a élu son successeur en la personne de Rinaldo Zobebe, qui siège maintenant au comité directeur.

La sous-fédération des pensionnés a également pris congé de son président central, Alex Wyss, qui a passé le témoin au nouveau retraité Ricardo Loretan. Ce der-

nier ayant dirigé jusqu'alors la sous-fédération du personnel administratif, il reste membre du comité directeur.

Roland Schwager, jusqu'à présent secrétaire central de la VPV, a été élu à la succession de Ricardo Loretan. Lui aussi a donc pris place au comité directeur SEV.

Le président central SBV, Eric Levrat, a décidé de donner un autre tournant à sa carrière professionnelle. Après 13 ans passés au SEV dans diverses fonctions, il a trouvé un nouveau défi auprès de l'Office fédéral des assurances sociales. Elisabeth Jacchini-Mühlemann, qui a travaillé auparavant au Syndicat de la Communication à Berne comme secrétaire régionale, a pris sa place à la tête de la SBV.

Pour conclure, le président de la ZPV, Jürg Hurni, a également décidé de changer d'activité. L'ancien agent de train est maintenant secrétaire syndical SEV. Il reste donc dans notre syndicat, toutefois avec une autre fonction.

D'abord président ad interim, le vice-président de la sous-fédération du personnel des trains, Andreas Menet, en a pris maintenant la direction.

Urs Hofmann s'est aussi retiré du comité directeur. Après la fusion entre les sous-fédérations APV et RM qui a donné place à la nouvelle sous-fédération du personnel technique (TS), Urs Hofmann a quitté la présidence de l'APV. Comme président de section, il reste toutefois un membre actif du SEV.

Le comité directeur du SEV

Le président	Pierre-Alain Gentil (décédé le 23.9.2008) Giorgio Tuti (ad intérim dès le 1.10.2008)
Le vice-président	Giorgio Tuti (jusqu'au 30.9.2008) Barbara Spalinger François Gatabin (jusqu'au 31.10.2007) Manuel Avallone (dès le 1.6.2008)
L'administrateur des finances	Erwin Kläy (jusqu'au 30.6.2007) Ruedi Hediger (dès le 1.7.2007)
Les présidents centraux	Urs Hofmann, APV (jusqu'au 31.12.2008) Ernst Küng, BAU Hanspeter Eggenberger, RPV Eric Levrat, SBV (jusqu'au 30.9.2008) Elisabeth Jacchini-Mühlemann, SBV (dès le 1.1.2009) Jürg Hurni, ZPV (jusqu'au 31.12.2008) Andreas Menet, ZPV a.i. (dès le 1.1.2009) Peter Merz, LPV (jusqu'au 31.12.2008) Rinaldo Zobebe, LPV (dès le 1.1.2009) Werner Schwarzer, RM (dès le 1.1.2009 TS) Riccardo Loretan, VPV (jusqu'au 31.12.2008) Roland Schwager, VPV (dès le 1.1.2009) Kurt Nussbaumer, VPT Alexander Wyss, PV (jusqu'au 31.12.2008) Riccardo Loretan, PV (dès le 1.1.2009)



Les présidents centraux sortants: Peter Merz (LPV), Jürg Hurni (ZPV), Riccardo Loretan (VPV), Alexander Wyss (PV), Urs Hofmann (APV)

Arrivées et départs en 2007 et 2008

Arrivées 2007

Jérôme Hayoz travaille depuis le mois de mai au secrétariat central à Berne. Il s'occupe principalement du coaching de la jeunesse SEV et est co-responsable de la formation et du projet « Recruter et organiser ».

Esther Rüftlin a commencé son activité au SEV en juillet comme assistante de la vice-présidente et collaboratrice administrative dans le domaine des assistances judiciaires.

Daniel Trolliet a également commencé son activité au SEV en juillet comme secrétaire syndical dans la division romande. Il s'occupe surtout des domaines centraux des CFF.

Kathrin Bigler a passé deux semestres au SEV comme apprentie employée de commerce en transports publics de login CFF.

Arrivées 2008

Henriette Schaffter est engagée depuis le mois de mars comme journaliste pour l'édition française du journal *contact.sev* et responsable du site internet *sev-online.ch*.

Le successeur de Jean-François Stern, **Bruno Christen**, a pris ses fonctions au SEV en mai comme chef de team OM et du service aux membres.

Le secrétariat régional de Zurich s'est agrandi. **Regula Bieri** a quitté le secrétariat central de Berne pour aller travailler à Zurich. En mai, la secrétaire syndicale **Edith Graf-Litscher** et le secrétaire syndical **Dominik Hunn** l'ont rejointe. Tous trois sont soutenus administrativement depuis janvier 2009 par **Jeanette Bruder**.

Barbara Amsler est la nouvelle déléguée à la condition féminine et secrétaire syndicale chargée de l'égalité des chances. Elle travaille depuis octobre au SEV pour une durée actuellement limitée à fin mai 2009.

Peter Anliker est depuis décembre engagé comme rédacteur au journal *kontakt.sev*.

Stephanie Fikatas est au SEV depuis le mois d'octobre comme assistante du vice-président Manuel Avallone.

Le domaine des assistances judiciaires a été renforcé en novembre par la secrétaire syndicale **Franziska Schneider**.

Annina Furer est la troisième apprentie employée de commerce en transports publics qui est formée par le SEV, membre login CFF.

En janvier 2009, pour succéder à Katharina Haudenschild, **Renate Sinzig** a commencé son activité au SEV comme responsable du service d'enregistrement du courrier et des archives.

Conny Chenaux, ancienne collaboratrice administrative de la sous-fédération SBV et déjà à temps partiel au SEV, travaille depuis janvier 2009 entièrement pour le secrétariat régional de Lausanne.

Changements internes

Les deux secrétaires syndicaux Olivier Barraud et Jean-Pierre Etique travaillent désormais au secrétariat régional de Lausanne. Peter Moor est été promu chef de la communication et Adrian Wüthrich coordinateur politique et RP.

Départs en 2007 et 2008

Kurt Altenburger, secrétaire syndical au secrétariat régional de Zurich, **Deborah Balicki**, secrétaire syndicale, **Nathalie Crippa**, collaboratrice administrative, **Janine Frick**, collaboratrice administrative au secrétariat régional de Zurich, **François Gatabin**, vice-président, **Cornelia Hügi-Mäder**, déléguée à la condition féminine et team assistance judiciaire, **Danica Malogorski**, collaboratrice administrative, **André Neuhaus**, collaborateur administratif et **Wanda Suter**, secrétaire syndicale. Toutes et tous ont donné un autre tournant à leur carrière professionnelle ou y ont mis un terme.

Erwin Kläy, administrateur des finances et **René Zimmermann**, secrétaire syndical, ont pris une retraite bien méritée.

La situation en matière de recettes s'assombrit

Trois éléments influencent l'évolution des finances du SEV: le recul du nombre de membres qui entraîne une baisse des recettes des cotisations, le montant de la cotisation qui n'a plus été adapté au renchérissement depuis 2001 et la crise financière qui a d'importantes répercussions sur les produits des capitaux des fonds. Il en est résulté une forte détérioration des résultats annuels en 2007 et en 2008. Une perte a même été enregistrée en 2008.

Le SEV dispose néanmoins de fonds non négligeables, qui lui donnent une certaine marge de manœuvre pour assurer l'activité syndicale. Le fonds d'action a été amputé lors de la grève organisée à Bellinzone, mais le montant réglementaire est respecté et une réserve suffisante est à disposition.

Le comité fédératif a par ailleurs décidé de réinstaurer la compensation du renchérissement sur la cotisation de base

dès 2009, ce qui permettra de tendre quelque peu la situation. Les efforts déployés en matière de recrutement des membres devraient en outre avoir des répercussions à moyen terme. Demeure la question de savoir comment le marché des capitaux va évoluer.

L'évolution du nombre de membres est régulière depuis plusieurs années: une érosion d'un millier de membres est enregistrée chaque année. Les

adhésions permettent dans une certaine mesure de compenser les départs; il faudrait cependant que le nombre d'adhésions double pour compenser également les décès. Globalement, les actions du mercredi réalisées en 2008 ont eu des effets positifs sur le nombre de membres. Mais, elles ont en même temps montré que des efforts sensiblement plus importants doivent être déployés pour stopper l'érosion.



Passage de témoin: Ruedi Hediger succède à Erwin Kläy.

Les chiffres importants des comptes annuels

		2006	2007	2008
Charges totales d'exploitation	Fr.	11 614'787	11 828 684	11 504 898
dont coûts de personnel		6 077'710	6 737 858	6 638 386
Produits totaux d'exploitation	Fr.	11 372'818	11 024 035	10 728 472
Excédent/découvert des comptes d'exploitation	Fr.	-241'969	-804 649	-776 426
● par membre payant en plein	Fr.	-7.16	-24.45	-24.19
Produits du capital	Fr.	1 805'589	931 448	206 034
Résultat	Fr.	1 632'549	194 875	-540 526
Nombre de collaboratrices/teurs (mandats inclus)	Nombre	66	60	62
Nombre de postes de travail (mandats inclus)	Nombre	53.8	47.9	49.65

Evolution de l'effectif des membres (situation au 31 décembre)

Catégorie/année	1966	1976	1986	1996	2006	2007	2008
Actifs	47 116	41 503	37 888	33 548	25 671	25 164	24 712
Retraités	14 507	17 011	19 934	25 174	22 952	22 297	21 529
Total	61 623	58 514	57 822	58 722	48 623	47 461	46 241
Evolution par rapport à l'année précédente					-1.39%	-2.39%	-2.57%
Aviation, externes					864	800	871

Nouvelles affiliations

	1996	2000	2006	2007	2008
Adhésions	1019	666	1188	873	1157

Départs

	2006	2007	2008
Démissions	790	1047	1263
Décès	1103	988	1114

Congrès SEV 2007
Texte d'orientation n° 1

Lutte contre la libéralisation et la dérégulation

Principe

La libéralisation (désengagement de l'Etat) et la dérégulation (suppression des barrières réglementaires) dans le secteur des transports publics ont des répercussions directes sur les conditions de travail des employés. Le SEV doit redresser cette situation. Il ne peut cependant lutter contre la libéralisation et la dérégulation en étant fermé sur lui-même. La re-régulation nécessaire de ce secteur passe obligatoirement par une collaboration des syndicats concernés sur le plan international.

Il faut en outre s'attendre à ce que d'ici à deux ans, la question de l'ouverture du trafic voyageur à la concurrence soit remise à l'ordre du jour et que cette fois, les députés de la droite du parlement européen seront plus disciplinés lors du vote, contrairement à janvier 07. Il ne faut donc pas baisser les bras et continuer de travailler contre l'idéologie libérale européenne. Le SEV veut jouer un rôle actif en consolidant et en intensifiant le travail avec l'ITF et l'ETF, tout en soignant les contacts bilatéraux avec les syndicats des pays voisins.

Revendications du SEV au niveau européen

- Renégociation de la clause 4 (nombre de repos hors domicile, RHR) de l'accord CER-ETF pour le personnel en interopérabilité. La position du SEV est claire : nous n'acceptons pas d'augmentation du nombre de RHR.
- Débat parlementaire et discussion autour du règlement sur le transport public de voyageurs par chemins de fer et par route (dit règlement PSO). Ici il s'agit de faire pression à tous les niveaux afin que, comme le souhaite le Conseil des ministres des transports, les contrats de services publics puissent être attribués directement à des services de trans-

port ferroviaire de voyageurs sans organiser d'appels d'offres (attribution directe).

- Mise en œuvre du 3ème paquet ferroviaire dont l'ouverture totale du réseau marchandises, licence du personnel de conduite et certification du personnel d'accompagnement ayant des tâches de sécurité. Cette mise en œuvre doit être accompagnée afin d'éviter les abus notamment dans le cadre de l'ouverture du réseau marchandises.
- Collaboration avec l'Agence ferroviaire européenne et discussion sur les spécifications techniques d'interopérabilité (STI). Il faut donner les moyens à l'ETF de remplir son rôle dans les différents groupes de travail auxquels elle participe.

Congrès SEV 2007
Texte d'orientation n° 2

Politique contractuelle

Principe

La libéralisation et la concurrence vont souvent de pair avec la suppression de la régulation étatique. A cela, le SEV répond : lorsque la régulation étatique tombe, la branche doit s'autoréguler. L'instrument dans ce but est la convention collective (CCT), qui peut être étendue et qui garantit aussi l'égalité entre hommes et femmes. Là où ce n'est pas (encore) le cas, l'obligation de conclure une CCT doit être exigée lors de mises au concours. En l'absence de mise au concours, plusieurs CCT d'entreprises définissent les conditions usuelles de la branche.

Revendications du SEV pour l'autorégulation dans la branche

CCT de branche nationale

- Le SEV aspire à conclure encore en 2007 une CCT nationale pour les chemins de fer à voie normale. Cette CCT devra être étendue. Son champ d'application inclura également le trafic marchandises. Dans le trafic marchandises ferroviaire libéralisé, tous les concurrents ne seront cependant pas englobés. C'est pourquoi le SEV



Premier avertissement: en déroulant une banderole lors du match de demi-finale de coupe de football Bellinzona-Xamax, le SEV a sorti une première carte jaune: « bas les mains des ateliers industriels ».

s'efforce d'obtenir l'extension au niveau européen des directives sur les travailleurs détachés aussi pour le trafic ferroviaire.

CCT de branche cantonale

- Jusqu'à présent, le SEV a conclu 3 CCT de branche cantonales, dans les cantons de Berne, de Vaud et de St-Gall. Dans le canton d'Argovie également, une CCT est sur le point d'être conclue. Le SEV veut pouvoir conclure des CCT dans d'autres cantons et définit pour cela des standards.

CCT d'entreprise

- Dans les compagnies où il est partenaire social, le SEV aspire à conclure des CCT d'entreprises sensées compléter la convention de branche. En l'absence de cette dernière, la CCT d'entreprise doit assurer les conditions de travail.

Pas de fusion sans CCT

- Jusqu'à présent, le SEV a appliqué ce principe avec succès. Cela doit continuer ainsi à l'avenir.

Stratégie pour les domaines où les conditions de travail sont précaires

- Dans le domaine des chemins de fer touristiques en particulier, il y a une multitude de petites ou micro-entreprises. C'est pourquoi le SEV prône là aussi une solution pour la branche.

Congrès SEV 2007
Texte d'orientation n° 3

Un syndicat proche de sa base

Principe

L'ouverture du trafic marchandises décidée dans la Réforme des chemins de fer 1 et l'application du principe de la commande de prestations ont introduit la concurrence dans le domaine des transports publics. Cette concurrence exerce une pression directe sur les places de travail et les conditions d'engagement du personnel.

La pression va également augmenter sur les collaborateurs actifs syndicalement qui s'engagent personnellement dans la défense des intérêts du personnel et les revendications syndicales.

Une multitude de nouvelles entreprises vont entrer sur le marché des transports publics et seront en concurrence avec les entreprises traditionnelles et historiques.

Cet environnement en pleine transformation contraint le SEV à se développer et à définir de nouvelles positions.

Revendications du SEV pour un repositionnement

Accroissement de la présence du SEV dans la surface. Le SEV doit être très présent dans les entreprises, les régions et les cantons.



Engagement commun pour les rentes: les retraités se mobilisent en vue des votations sur l'initiative AVS.

- Présence dans les nouvelles entreprises et intensification du recrutement des membres.
- Augmentation de la qualité de l'encadrement des membres, de la capacité de mobilisation et amélioration de l'efficacité du recrutement des nouveaux membres.
- Examen du rôle et du nombre de secrétariats régionaux et renforcement, là où cela est nécessaire, des effectifs des secrétariats régionaux existants et, le cas échéant, des nouveaux secrétariats.
- Amélioration de l'information entre le secrétariat central, les secrétariats régionaux, les sous-fédérations et les sections.
- Examen de la répartition des tâches entre sections, sous-fédérations et professionnels du SEV et adaptations si nécessaire. Collaboration intensifiée.

Congrès SEV 2007
Texte d'orientation n° 4

Caisses de pensions

Principe

La mode du passage de la primauté de prestations à la primauté de cotisations est en régression. Les caisses de pensions ASCOOP et CFF ont toutes deux converti

leurs plans de prévoyance en primauté de cotisations. La caisse de pensions de la Confédération, PUBLICA, va le faire en 2008.

Cela occasionne dans les caisses mentionnées des augmentations des cotisations ordinaires (en revanche les rachats tombent). En outre, les prestations en cas de retraite anticipée sont plus basses.

Les caisses de pensions CFF et ASCOOP sont toujours en situation de sous-couverture. Dans ces conditions, elles ne peuvent pas octroyer de compensation du renchérissement aux pensionnés.

Revendications du SEV

a) Plan de prévoyance pour les actifs

- assurer un niveau de prestations de 60% à l'âge de la retraite
- permettre les retraites anticipées complètes ou partielles à partir de 58 ans
- rente-pont en cas de retraite anticipée
- épargne volontaire par le biais de cotisations supplémentaires
- garantir le paiement des intérêts sur l'avoir de vieillesse selon le plan de prévoyance
- pas d'autre adaptation des taux de conversion des rentes au niveau légal
- part de l'employeur environ 60% du coût total

b) Assurés à la retraite

- versement d'une compensation du renchérissement sur les rentes
- calcul selon l'indice des prix à la consommation
- pas de caisse de rentiers CFF ou ASCOOP sans garantie de la Confédération

c) Mesures d'assainissement

- assainissement rapide et durable des caisses de pensions ASCOOP et CFF
- la Confédération garantit sa part en particulier pour les pensionnés

- pas de réduction des rentes octroyées par les caisses de pensions
- prise en considération d'une réserve de fluctuation appropriée

AVS

- Le SEV soutient l'initiative populaire de l'USS «pour un âge de la retraite flexible», qui prévoit, en cas de départ à la retraite anticipée dès 62 ans, une rente AVS inchangée. La votation populaire aura lieu en 2008.

Impressum

Herausgeber

Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband SEV
Steinerstrasse 35, 3000 Bern 6
www.sev-online.ch

Redaktion

Peter Moor, Leiter Kommunikation

Photographies

Alexander Egger (1, 2, 12, 14),
Markus Fischer (1, 3, 9, 13),
BLS (4), archives SEV (5, 8),
André Neuhaus (6), Angelo Stroppini (6),
Keystone (7, 10), Alberto Cherubini (8),
ASM (11), TI-Press (15), Jean-Jacques
Magnin (16).

Gestaltung

Bubenberg Druck- und Verlags-AG, Bern

Druck

Solprint, Mittelland Zeitungsdruck AG,
Subingen

Textabdrucke mit Quellenangabe und gegen
Belegexemplar erwünscht

© Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband SEV

Bern, Mai 2009

