

## Le directeur des TPG a claqué la porte

Le directeur des TPG a quitté le bateau avec effet immédiat. Un départ sur lequel ne se formalise pas le SEV qui poursuit son combat pour obtenir des négociations.

Page 8

## Ça grogne chez les sous-traitants TPG

Plus de 70 % des conducteurs et conductrices de RATP développement viennent de mandater le SEV pour améliorer leurs conditions de travail.

Page 8

## Les mécaniciens romands sont en colère

Les mécaniciens romands sont fâchés et ils le font savoir. Ils dénoncent un manque de considération de leur hiérarchie.

Page 13

## Votation FAIF: fort engagement de la part du syndicat

# Le SEV plein d'entrain

**Le peuple suisse votera le 9 février sur FAIF. Le SEV a mis tous les atouts de son côté en faisant campagne pour le oui par divers moyens: rencontres, flyers et petits chocolats.**

C'est une soirée d'information en présence de Doris Leuthard qui a marqué l'ouverture de la semaine d'action du SEV. Le lendemain, des dizaines de militants ont distribué plus de 100 000 flyers dans les gares et pour terminer la semaine en beauté, le personnel des trains a salué les passagers en leur offrant de petits chocolats lundi dernier dans les trains.

Tout cela avec un seul objectif: un oui à FAIF le 9 février. Ce projet, qui fait suite à l'initiative tp, assure l'avenir des transports publics et par conséquent également des places de travail des membres SEV.

pmo/Hes

Dossier pages 10 à 12



## Regard sur 2014

2014 sera une année chargée pour le SEV. En effet, plusieurs sujets syndicaux et politiques arrivent cette année dans leur phase décisive. Ça commence par la votation FAIF en février. Le président SEV Giorgio Tuti prend position sur les thèmes actuels dans l'interview de ce numéro. Selon lui, le SEV est bien placé pour réussir à surmonter les défis qui se présentent à lui.

Interview pages 6 et 7

## Surveillance des quais supprimée

# Economies mal placées

Bien que les voyageurs se plaignent souvent qu'il n'y ait plus de personnel sur les quais à qui on puisse demander des renseignements, CFF Infrastructure va supprimer la surveillance des quais dans les grandes gares. Cette mesure menace non seulement la ponctualité et la sécurité mais aussi la stabilité de l'exploitation, c'est pourquoi le SEV demande un retrait de la décision, qui est

jugée absurde et qui est de plus mise en place à la vitesse grand V. Infrastructure Exploitation est un sujet récurrent au SEV depuis quelques mois: les postes de chefs circulation des trains et leur classification ont beaucoup donné matière à discussion.

Page 5

## ÉDITO

## Le SEV: pas un tigre de papier

FAIF, l'initiative contre l'immigration de masse, l'assainissement de la caisse de pension: plusieurs sujets dans ce numéro de contact.sev pour lesquels le SEV s'est fortement engagé non seulement syndicalement mais aussi politiquement. Il y a des gens qui pensent qu'un syndicat doit se tenir hors du monde politique et se limiter à défendre les conditions de travail, la protection juridique et le partenariat social. Mais cela ne fonctionne pas ainsi. On ne peut pas séparer les deux mondes: il aurait été absurde que le SEV ne s'engage pas pour FAIF. De plus, FAIF est né des suites du dépôt de l'initiative tp, initiative émanant en partie du SEV.

Cela aurait coûté cher si la Confédération n'avait pas injecté de l'argent dans la Caisse de pension CFF; le SEV a dû batailler des années auprès des parlementaires jusqu'à ce qu'on obtienne quelque chose. Il serait de même indécent que le SEV ne se positionne pas clairement contre l'initiative anti-étrangers de l'UDC: nos collègues étrangers ont pour nous autant de valeur que les autres.

Un syndicat qui ne s'implique pas au niveau politique est comme un tigre de papier! Le SEV est certes politiquement neutre, mais il n'est pas apolitique pour autant.

Giorgio Tuti, président SEV

Initiative contre l'immigration de masse

# Un non clair à la haine

**Une fois de plus, le peuple suisse est appelé aux urnes pour se prononcer sur une initiative populiste de l'UDC. L'initiative «Contre l'immigration de masse» constitue une attaque contre la protection des salaires et suinte la haine de l'étranger.**

L'Union syndicale suisse et ses fédérations affiliées se positionnent clairement contre cette initiative de l'UDC qui prétend non seulement que l'immigration serait la cause des problèmes de circulation et mettrait à mal nos assurances sociales, mais qu'elle engendre aussi la pression sur les salaires. Les syndicats avaient déjà montré ces dernières années, avec la campagne «Sans nous, pas de...», que la prospérité de la Suisse dépendait de manière fondamentale du travail des migrants. La pres-

sion sur les salaires n'est pas due à l'immigration, mais aux entrepreneurs qui exploitent les migrants. Dans son message au peuple, l'USS est explicite: «En cas de dumping salarial, le problème ce n'est pas les travailleurs étrangers qui travaillent pour des salaires de misère en Suisse. Le problème ce sont les entrepreneurs sans scrupules qui les emploient à des salaires misérables pour réaliser de juteux profits. Ce sont ces abus-là que nous devons combattre.»

## Il faut renforcer les mesures d'accompagnement

Il y a effectivement un besoin d'agir, non pas en limitant l'immigration, mais par le biais de mesures d'accompagnement à la libre circulation des personnes. Dans ce domaine, l'UDC s'oppose à toute amélioration. Le parti refuse aussi d'intervenir dans la planification du territoire. Dans la pratique, les mesures d'accompagnement actuelles

ont montré leurs limites pour éviter le dumping salarial et les autres abus des employeurs. Elles doivent être urgemment renforcées. Ainsi, il faut:

- plus de contrôles, des sanctions plus sévères et des amendes plus élevées pour les entreprises qui ne respectent pas les lois;
- la possibilité d'interrompre les travaux lorsqu'il existe un soupçon de dumping salarial;
- des dispositions simplifiées pour déclarer les conventions collectives de travail de force obligatoire;
- protéger du licenciement les employés qui dénoncent les abus et se plaignent de dumping salarial;
- la garantie pour les syndicats de pouvoir contrôler les conditions de travail à l'intérieur des entreprises.

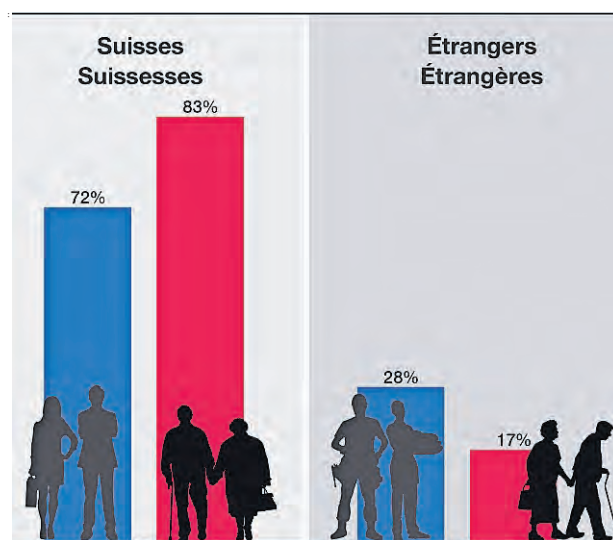
Le non des syndicats à l'initiative UDC est un non de principe, comme le martèle le président de l'USS Paul Rechsteiner: «Les syndicats défendent les intérêts de tous les travailleurs du pays –

quelle que soit la couleur de leur passeport. Les syndicats combattent la traque haineuse des étrangers et la ten-

tative de monter les travailleurs les uns contre les autres.»

pmo/vbo

## L'AVS profite de l'immigration



**Bleu:** cotisations, **rouge:** versements perçus.

Les travailleurs étrangers cotisent bien plus à l'AVS que ce qu'ils en retirent. En 2010, les étrangers ont participé à 28% des cotisations de l'AVS alors qu'ils n'ont bénéficié que de 17% des prestations de l'assurance vieillesse. De leur côté, les Suisses ont au contraire bénéficié de 83% des prestations de l'AVS alors qu'ils n'ont participé qu'à 72% des cotisations. (Graphique: USS)

## LE SEV DIT NON À L'INITIATIVE DE L'UDC

# Sans les migrants, il n'y a pas de transports publics

À l'instar de l'USS, le SEV se positionne clairement contre l'initiative de l'UDC «Contre l'immigration de masse». La commission Migration, qui regroupe les membres étrangers du SEV, s'inquiète de la votation du 9 février. Son secrétaire Arne Hegland prend position.



haine de l'étranger des milieux nationalistes prend toujours plus d'ampleur – pas seulement en Suisse. Nos membres se sentent personnellement attaqués et menacés par l'initiative.

■ **Que signifierait l'adop-**

## tion de l'initiative pour les membres étrangers de notre syndicat?

Le texte ne prévoit certes pas d'expulsion, mais pour beaucoup de membres, il remet en question le regroupement familial. En fin de compte, on est devant une demi-expulsion, car les familles veulent évidemment vivre ensemble. Une acceptation par le peuple suisse donnerait un signal aux étrangers: vous êtes tolérés mais sûrement pas les bienvenus.

■ **Quelles seraient les répercussions d'un oui**

## pour les transports publics?

À moyen terme, à l'instar de l'ensemble de l'économie, les transports publics seraient menacés par une limitation de l'immigration. De nombreuses entreprises de transports ne peuvent actuellement repousser certains postes que grâce à de nouveaux migrants.

■ **Il y a deux ans, le SEV, avec d'autres syndicats, a participé à la campagne «Sans nous». Cette sensibilisation aura-t-elle un effet positif sur les résultats du 9 février?**

Nous l'espérons!

## ■ Quel est ton message personnel aux citoyens suisses?

Les étrangers ne doivent pas être les boucs émissaires de tous nos problèmes. L'initiative ne résout aucun problème, elle ne fait qu'en créer de nouveaux et engendre une profonde insécurité chez les migrants. Ceux-ci ne méritent pas ça! Un non à l'initiative ne rend pas seulement service à l'économie, mais est aussi un signe de solidarité. Nous ne voulons pas des individus de première ou de seconde classe.

Peter Moor/vbo

**Arne Hegland:** L'ambiance est pesante et mâtinée d'inquiétude. Le climat de



## ■ Caisse de pension CFF

## Les employés auront plus d'argent à la fin du mois, les CFF aussi



La grande manifestation de l'automne 2009 est l'un des éléments qui ont conduit à la suppression des contributions d'assainissement de la caisse de pension.

**Plus d'argent sur le compte en banque des employés CFF, c'est aussi plus d'argent dans les comptes des CFF. La suppression des contributions d'assainissement offre de la marge de manœuvre.**

La caisse de pension des CFF a averti ces derniers jours le personnel que les contributions d'assainissement étaient supprimées dès cette année. Dans les faits, cette nouvelle se traduit par une hausse du salaire net.

Il s'agit là de la fin d'une longue histoire: dès 2005, ce fut clair que la Confédération avait autonomisé la caisse de pension des CFF sans un financement suffisant. Une solution politique a mis du temps à se dessiner lentement par le «niet» à une participation confédérale de l'ancien conseiller fédéral Christoph Blocher.

Au final, le Conseil fédéral proposa un montant de 1,148 milliard, bien que 3,4 milliards de francs étaient nécessaires que le SEV a toujours demandés. Le SEV fut le seul syndicat à se battre durant des années pour une solution politique et s'est engagé grâce à ses relais pour que le Conseil national et le Conseil des Etats votent ce 1,148 mil-

liard de francs. prene ses responsabilités et contribue de manière correcte à l'assainissement de la caisse de pension des CFF. La grande manifestation mise sur pied à l'automne 2009 et qui a réuni des milliers de militants SEV aura aussi favorisé l'acceptation du projet.

#### 45 millions d'économies par année pour les CFF

Mais les employés ne sont pas les seuls à en profiter puisque l'entreprise contribuait de manière identique à l'assainissement de la caisse de pension avec un montant de 45 millions de francs par année.

Le SEV demande que les CFF continuent d'octroyer ce montant aux prestations de prévoyance vieillesse. D'un côté, le SEV attend des solutions pour un modèle de retraite anticipée flexible, qui nécessite des

moyens de la part de l'employeur, d'un autre côté on peut s'attendre à ce que la caisse de pension ait besoin d'importantes contributions à l'avenir. «Eu égard à ces besoins, il serait imprudent que les CFF utilisent les montants libérés pour leur comptabilité générale», indique Manuel Avallone, vice-président du SEV qui revendique: «Les CFF doivent affecter cette somme pour des prestations de prévoyance vieillesse.

La suppression des contributions d'assainissement indique que la situation financière de la caisse de pension est bonne; «La période de vaches maigres est désormais derrière nous: nous sommes opposés à toutes nouvelles plaisanteries et à plus forte raison à des idées absurdes comme les rentes variables», insiste Manuel Avallone.

Peter Moor/vbo

### L'engagement du SEV a payé

Sans la décision du Parlement que la détermination du SEV a rendue possible, le personnel

aurait dû passer à la caisse environ 12 ans de plus. Et ça représente pas mal d'argent...

#### Un exemple:

Salaire assuré: 6000 fr./mois, soit 78000 fr./année.

Contribution d'assainissement à 2,5%: 1950 fr.

Durée de l'assainissement 12 ans; total: 23400 fr.

Grâce à l'engagement du SEV, chaque employé et employée des CFF jouira de plus de 20000 fr. de plus sur son compte.

## CARNET DE BORD

### Science-fiction

■ La tension ne faiblit pas dans les transports publics de la région genevoise. Directeur démissionnaire chez les tpg, menace de grève, grève des conducteurs TAC d'Annemasse et grosse grogne chez les sous-traitants des tpg (voir en page 8). Pourtant à y regarder de plus près, cette tension n'est pas seulement due aux conditions de trafic de plus en plus intenses et encore aux cafouillages dans les directions. Non, c'est un mouvement plus vaste dont la vague atteint lentement la Suisse: l'ouverture des marchés publics. Et Genève est en première ligne.

Bien avant un effet réel, cette ouverture des marchés est symbolique. Cela ne date pas d'aujourd'hui bien entendu, dès que le NPM (new public management) est devenu LE moyen de rendre les entreprises «endormies» à un dynamisme de bon aloi. En passant, on se rappellera que les grandes régies rapportaient pourtant de l'argent à l'Etat, mais pas aux actionnaires. Les journaux ont donné et donnent largement la place dans leur colonnes, aux spécialistes et experts de l'économie qui nous expliquent combien le privé, appliqué au public, est bénéfique. Les entreprises, de leur côté, ont pratiqué moult restructurations et redimensionnements des services, et communiquent sur leur démantèlement comme une preuve de dynamisme. Entre collègues on parle, on s'inquiète, on est déstabilisé. Et bien entendu c'est à ce moment que l'on rediscute les conditions de travail du personnel, que l'on pointe les «avantages» dont profitent les employés du public, leur demandant de s'adapter aux «conditions du marché».

On nous le répète combien les autres font plus vite et sont plus performants et on se met à penser que le travail que l'on a fourni jusque-là était presque de l'amateurisme. On nous montre combien certains, dans notre entreprise «endormie» parce que liée à l'état, n'en font pas trop et «profitent». On explique aux méticuleux, aux perfectionnistes que ce qu'ils font n'est plus aux normes, qu'il vaut mieux travailler un peu moins bien, mais plus vite. On démontre chiffres à l'appui qu'il faudra moins de monde pour faire la même tâche, que le travail s'intensifiera. On explique aussi que les salaires payés jusque-là ne seront plus possibles, puisque d'autres sont prêts à être payés moins.

A ce moment, les employés sont prêts à baisser leur salaire pour assurer la pérennité de l'entreprise, prêts à travailler plus, prêts à dénoncer leurs collègues qui profitent, prêts à changer de monde pour un monde pire.

Comme dans ce film récent le «Transperceneige» où, sous forme de métaphore, on retrouve la lutte des classes dans un train qui fonce dans un monde dévasté par une catastrophe. Les déclassés, malgré la propagande, malgré les mensonges, finissent par aller réclamer justice et respect.

C'est la force du symbolique, car pourtant rien de cela n'est encore arrivé! Alors à voir les conducteurs dans les entreprises de la région genevoise se mobiliser, exiger du respect, prendre la parole pour faire connaître l'importance de leur travail, le poids des responsabilités qu'ils assument, à les voir exprimer leur raz-le-bol et leur volonté d'être écoutés et de voir changer leurs conditions de travail, je pense que tout n'est pas joué, que l'entreprise de propagande ne fonctionne pas si bien. Et cela rassure, car la science-fiction doit rester une projection de ce qui ne doit pas advenir.

Valérie Solano

## La mobilité tarifée sur le rail et la route

«Mobility pricing». Voilà un terme de plus emprunté à la langue anglaise auquel nous aurons tout le temps de nous familiariser avant que ces Messieurs-Dames de l'Académie française agrèent la traduction usuelle: tarification de la mobilité.

Cette notion, qui fait désormais partie du vocabulaire de la politique des transports, n'est pas une nouveauté en soi mais a pris toute son importance avec la spectaculaire augmentation de la demande en matière de mobilité. La possibilité d'accéder aux moyens de transport et de se déplacer dans les meilleures conditions passe pour une nécessité vitale, quasiment pour un droit subjectif, dans notre société où l'on trouve plus facilement un emploi qu'un logement dans sa proximité, pour ne rien dire des places dans les garderies.

Pour faire face à la demande accrue de mobilité, la Suisse, pays riche, consent des investissements massifs. Le 9 février, le peuple et les cantons se prononcent sur la création du fonds FAIF pour le financement et l'aménagement des infrastructures ferroviaires, avec 6,4 milliards à la clé. Dans deux ans environ, ce sera le tour du fonds FORTA pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, dont la dotation se comptera aussi en milliards.

Autant pour les infrastructures, décidées par les parlementaires fédéraux non sans arrière-pensées régionales. Mais qu'en est-il de l'exploitation, à la charge des prestataires de transports et des usagers, mais aussi des collectivités dans des proportions variables, plus fortes pour le rail que pour la route?

Constatant que les voyageurs paient seulement 29 % du coût du système ferroviaire, dont ils laissent donc 70 % à la charge des contribuables, on en vient tout naturellement à chercher les moyens de mieux partager la facture. C'est là qu'intervient le «mobility pricing», système de tarification qui différencie le prix des prestations en fonction de critères économiques, tels que rap-

port coût/bénéfice des investissements, rentabilité de l'exploitation, efficacité des prestations. Concrètement, les tarifs varient selon la distance parcourue, selon l'horaire choisi et selon le mode de transport adopté. De fait, les pendulaires, qui voyagent régulièrement aux heures de pointe et de surcharge des réseaux tant ferroviaires que routiers, devraient logiquement payer plus cher que les voyageurs qui se déplacent aux heures creuses. Inversement, certaines dessertes, moins sollicitées que les grandes lignes, devraient coûter moins cher au kilomètre. Car les prix différenciés sont déterminés en vue d'exercer un effet d'incitation, positive ou négative, sur les choix et les comportements des usagers-clients. Les instruments de ces encouragements/découragements sont bien connus: péages routiers (tunnels) et urbains, régulation des flux, télégestion du trafic, tarifs différenciés – le tout à l'aide des technologies modernes de communication de données

qu'utilisent notamment les smartphones, les navigateurs satellitaires et les moyens de paiement électroniques. Au total et dans l'esprit des économistes qui préconisent ce mode de tarification conforme à une stricte application des mécanismes du marché, le «mobility pricing» doit correspondre à la vérité des coûts et permettre un accès équitable des usagers aux équipements et services offerts.

Bien que fidèle à une politique plus traditionnelle de facturation des transports, la Suisse a quelque expérience en matière de «mobility pricing». On pense bien sûr à la vignette autoroutière vendue chaque année depuis 1985 et à la taxe poids lourds selon les prestations – donc selon les coûts engendrés – introduite en 2001. D'autres mesures se jus-

tifieraient tout autant, telles que péages pour le passage de longs tunnels routiers, Gothard en tête, voire péages urbains dans les grandes villes ou, à un autre niveau, forte réduction des déductions fiscales des frais de déplacement domicile-travail par la route ou le train. Il vaut mieux le savoir: l'idée du «mobility pricing» fait son chemin en Suisse. L'Office fédéral des routes a diffusé une première étude sur la tarification de la mobilité en octobre 2007. Dans son rapport stratégique de septembre 2010 sur «L'avenir des réseaux d'infrastructures nationales», le Conseil fédéral assure qu'il convient à long terme d'examiner «un nouveau modèle de financement (...)

qui influence la mobilité dans le sens d'une utilisation économiquement efficace et écologiquement durable des capacités du réseau.» Enfin, le programme établi pour la législature en cours prévoit l'élaboration d'un rapport «mobility pricing» d'ici à 2015. Une échéance

que l'organisation

Avenir Suisse a devancée avec un document-plaidoyer sur le sujet publié en octobre dernier et résumé dans le numéro de décembre 2013 de la revue mensuelle du SECO intitulée «La vie économique».

Avec le «mobility pricing», l'économie de marché gagne du terrain dans le domaine des transports, après avoir infiltré d'autres secteurs réputés «à dominante publique», tels le service postal, la fourniture d'énergie, la santé, l'enseignement supérieur ou la culture. Il incombe aux autorités politiques de mettre autant d'énergie à réguler cette évolution dans un sens socialement acceptable qu'à se battre pour l'amélioration des réseaux dans leur canton ou région.

Yvette Jaggi





Suppression de la « surveillance des quais » chez Infrastructure: une absurdité

# Fausses mesures d'économie

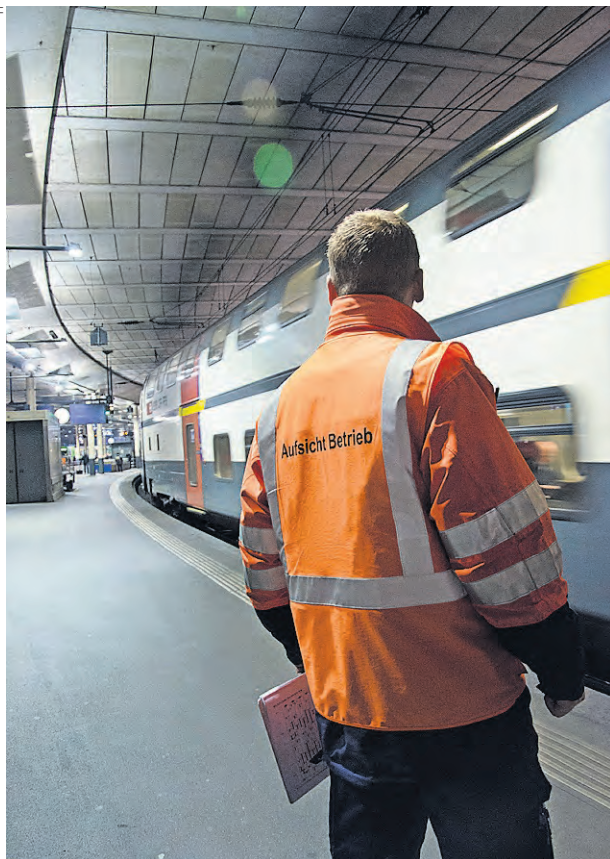
**CFF Infrastructure va supprimer sa surveillance des quais dans les gares de jonction importantes.**

Le personnel concerné a été informé le 13 janvier 2014. Ce sont 24 employés en charge de la surveillance qui perdront leur poste. Mais ce sont 73 personnes en tout (au sein du Management des événements chez Infra) qui sont concernées dans les zones de Bâle, Berne, Olten (inclus Lucerne), Zurich et Rapperswil (inclus Coire) car ils se verront sélectionnés pour les postes restants dans d'autres lieux, dans le même secteur.

CFF Infra motive cette décision par le fait qu'avec les mauvais résultats financiers actuels, Infrastructure doit également proposer des mesures d'économie.

**La ponctualité, la sécurité et le service aux clients péjorés**

Cette raison est pitoyable selon le SEV. Supprimer ces postes est faux! La surveillance des quais doit être maintenue dans ces grandes gares pour des raisons de sécurité, de ponctualité et de stabilité de l'exploitation. On sait aussi que la manque de présence sur les quais est souvent criti-



Surveillance des quais à Berne.

qué par la clientèle et le public. Et maintenant c'est là qu'on veut supprimer 24 postes? Et renvoyer aux postes similaires de la Division Voyagers n'aide pas beaucoup: il y aura toujours 24 personnes de moins!

Le SEV a été confronté à cette

mesure lors de la procédure de consultation: avec d'autres associations professionnelles, il a transmis ses demandes et commentaires et exigé une discussion avant une quelconque application de cette mesure. Les CFF ont ignoré la demande et sont allés de l'avant: il s'agit

donc d'une violation de la procédure de consultation convenue.

**Action précipitée et unilatérale**

Une chose pas très correcte: les responsables CFF qui disent maintenant aux personnes concernées que le SEV est informé mais qui taisent le fait que le syndicat refuse cette suppression. Dans sa première prise de position, le SEV avait mis en garde la direction d'Infrastructure sur ces mesures. Le SEV refuse cette façon de faire unilatérale et peu réfléchie de la part des CFF. Il est étrange de voir comment les choses peuvent aller très vite parfois: les collaborateurs concernés ont déjà été invités à des entretiens de perspective.

Le SEV demande aux CFF de réfléchir à cette mesure et d'expliquer comment les tâches de surveillance des quais seront désormais assurées. Pour les personnes concernées il faut des solutions justes et durables, pas seulement sur le papier. Le SEV soutient totalement les collègues touchés par cette décision. **SEV**

*PS: Entretemps, une discussion a été planifiée avec les CFF.*

Descriptifs de postes et classification des chefs circulation des trains Senior (CCT Senior)

## Statu quo pour les chefs circulation Senior

**Deux entretiens avec les CFF ont permis de clarifier quelques points au sujet des descriptifs de postes des CCT, mais des questions restent en suspens.**

La morosité était de mise depuis la publication en automne dernier des nouveaux descriptifs de poste des chefs circulation des trains Senior sur l'intranet. Il semblerait que les CCT pourraient être dévalués

dans les Centres d'exploitation (CE) et que les modèles de carrière ne pourraient plus prendre effet pleinement.

La communauté de négociations (SEV, Transfair et association des cadres), dirigée par le SEV, est intervenue auprès des CFF. Une rencontre a ensuite eu lieu, en décembre, entre les représentants de la communauté de négociations, ceux de la direction Infrastructure Exploitation et les ressources humaines du Groupe CFF.

**Des solutions ensemble**

La première rencontre n'a rien donné. La seconde a mené au résultat suivant:

- la fonction CCT Senior reste au niveau d'exigence H.
- le modèle de carrière des CCT dans les CE restent inchangés. Ainsi les CCT continuent à obtenir le niveau d'exigence H après trois ans.

**Divergences et questions**

- Selon les CFF, les CCT Senior doivent être prêts à assumer d'autres rôles parallèlement à

leur activité dans les CE. Pour le SEV, tout n'est pas aussi automatique.

- Le descriptif de poste des CCT Senior doit être retravaillé: des termes comme « disponibilité » doivent être précisés. Les CFF ont garanti qu'il y aura des discussions à ce sujet.

- La classification des fonctions de « régulateur du trafic ferroviaire » et « assistant régulateur du trafic ferroviaire » n'est pas encore solutionnée. La communauté de négociations demande également aux CFF

## EN VITESSE

### Ça bouge à Neuchâtel

■ La cadence à la demi-heure sera introduite fin 2015 pour les trains grandes lignes circulant sur le pied du Jura. Afin de maintenir des correspondances de qualité en gare de Neuchâtel avec le reste du canton, les lignes Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle et Neuchâtel – Buttes bénéficieront toutes deux d'une cadence à la demi-heure. L'offre sera donc pratiquement doublée. Le Val-de-Ruz ainsi que Corcelles-Cormondrèche et Pesieux profiteront également de ce développement. Les axes de l'horaire 2016 ont été présentés le 17 janvier à La Chaux-de-Fonds lors d'une conférence de presse réunissant le conseiller d'Etat Yvan Perrin, Philippe Gauderon, chef de CFF Infrastructure, et Pierre-André Meyrat de l'OFT. **comm.**

### Coup d'envoi

■ La votation à propos de l'initiative sur les salaires minimums aura lieu le 18 mai. Même si notre pays est l'un des plus riches au monde, 330 000 de ses habitants gagnent moins de 22 frs/h, soit moins de 4 000 frs par mois pour un plein temps. C'est indigne de la Suisse, c'est une honte pour elle. Mais en disant oui à l'initiative sur les salaires minimums, on y remédiera et créera plus de justice. **uss**

Le SEV vit d'intenses et passionnants moments grâce à ses membres actifs. Empoignons 2014!



# Le Service public doit être renforcé

**Le SEV jette un regard sur l'année écoulée, marquée par une activité intense et pas seulement en raison du Congrès. A l'instar d'AVSplus, divers objets syndicaux et politiques ont été mis sur les rails, voire votés. Giorgio Tuti, président du SEV, dresse un bilan de 2013 et évoque ses attentes pour 2014. Entretien.**

■ **contact.sev:** Giorgio Tuti, nous sommes à la porte d'une nouvelle année\*, avec son lot de dossiers importants pour le SEV. En cette fin d'année, les bases du succès ont été jetées concernant FAIF et la politique sociale. Es-tu satisfait de 2013?

Il faut remonter quelques années en arrière pour comprendre pourquoi le projet FAIF est bon. A l'origine, il y a l'initiative de l'ATE «Pour des transports publics», soutenue par le SEV.

Avec nos organisations partenaires et un lobbying ciblé, nous avons influencé le contre-projet à l'initiative de sorte qu'elle puisse être retirée et

que nous puissions nous ranger derrière FAIF. Le peuple s'est toujours prononcé en faveur des transports publics lors des dernières votations concernant cette thématique. Nous allons tout mettre en œuvre pour que cette «success story» se poursuive avec FAIF. De nombreuses places de travail dépendent des transports publics, et la Suisse a besoin de transports publics performants.

Le travail syndical constitue notre activité principale, mais celui-ci nécessite aussi du travail politique, histoire que le

L'initiative pour un salaire minimum de 4000 fr. est un autre point fort de notre politique syndicale en 2014. Dans notre branche également, il y a des salaires qui sont au-dessous de cette barre.

■ **Y a-t-il d'autres points forts pour 2014?**

Oui, énormément (il rit). Ce qu'on appelle les affaires quotidiennes collectives ou individuelles et qui concernent des réorganisations, des litiges juridiques en passant par des conflits. Parallèlement, il s'agit de renouveler de nom-

semble. La collaboration efficace des professionnels et des miliciens et des miliciennes est une force et une des marques de fabrique du SEV.

■ **Le recrutement de nouveaux membres semble avoir du plomb dans l'aile...**

Dans ce domaine nous n'avons pas atteint nos objectifs. Il faut toutefois constater que depuis quatre ans nous ne perdons plus de membres chez les actifs, soit ceux qui sont encore dans la vie active. Nous ne sommes par contre pas parvenus à compenser les nombreux décès auxquels nous devons malheureusement faire face chaque année. En 2014, il faudra remettre l'ouvrage sur le métier.

Le recrutement de nouveaux membres est une thématique fondamentale au sein de chaque syndicat puisque le développement positif du nombre de membres est essentiel pour le taux d'organisation et, ainsi, la représentativité et

les membres» et renforcer les liens entre les membres.

■ **Tu évoques ainsi le rôle de ceux qui sont des miliciens, des membres très actifs, qui ne sont pas des secrétaires syndicaux professionnels.**

Je suis heureux d'être le président d'un syndicat avec de telles structures de milice et avec autant de membres actifs. Les membres sont le SEV, ils sont ancrés dans les diverses entreprises et dans la branche des transports publics. Grâce à eux, nous pouvons nous engager pour leurs revendications et obtenir davantage avec eux. L'accident tragique de Granges-Marnand en est un exemple. Avec nos membres, nous avons pu établir de manière sérieuse et constructive une série de revendications afin d'améliorer la sécurité. Mi-décembre, les CFF ont rendu public leur «rapport final». Presque toutes nos revendications y figurent. Cela montre que nos membres et nos

«Je suis heureux d'être le président d'un syndicat avec autant de membres motivés et actifs.»

Service public soit fortement soutenu politiquement. C'est pourquoi nous nous sommes déjà beaucoup engagés dans ce dossier et nous allons encore le faire dans les prochaines semaines, jusqu'au 9 février.

■ **Vois-tu donc l'avenir en rose?**

Les bases sont jetées et nous y avons participé. C'est pourquoi je suis confiant pour FAIF, mais il ne faut jamais baisser la garde avant une votation. Nous allons nous battre pour FAIF conjointement à l'Alliance pour des TP. Il ne sera possible de fêter que le soir du 9 février.

breuses CCT et d'en conclure de nouvelles. Mais j'aimerais encore me débarrasser de quelque chose: il y a des évolutions politiques qui m'inquiètent. L'initiative «Stop à l'immigration de masse» a des conséquences regrettables car elle attise la haine. C'est indigne de la Suisse! Je ne souhaite pas que notre pays replonge dans des époques depuis longtemps révolues. C'est pourquoi je glisserai un non résolu dans l'urne.

Mais je ne suis pas seulement habité par des inquiétudes! Je suis fier de nos membres et de notre personnel qui travaillent énormément et très bien en-

l'impact. En 2013, nous avons investi dans le recrutement en créant le poste de coach des sections; cela doit nous permettre de soutenir notre modèle «les membres recrutent

hommes de terrain sont dans le juste.

■ **Les CCT sont un thème permanent pour le SEV. Es-tu satisfait de l'évolu-**

«Les membres sont le SEV, ils sont bien ancrés dans les entreprises et dans la branche des TP.»

## BIO

**Giorgio Tuti**, né en 1964, vit à Langendorf. Il est marié et a deux filles. Après avoir été formé, notamment à la gestion d'organisations à but non lucratif, il a occupé plusieurs postes au sein des milieux syndicaux. Fin 1997, il entre au secrétariat central du SEV à Berne. En 2001, il est élu vice-président et depuis 2008 il dirige le SEV, d'abord en tant que président ad interim. En 2009, il a été élu, avant d'être réélu en 2013.





#### tion dans ce domaine?

Oui, incontestablement. Dans le domaine des CCT, nous avons développé une politique solide, et atteint une bonne couverture par le biais de CCT de qualité. Cela apporte sécurité et stabilité à nos membres et aux entreprises. Nous comptons aujourd'hui 70 CCT à notre actif et nous en concluons chaque année de nouvelles comme la CCT cadre zurichoise ou celle dans le domaine des remontées mécaniques. Mais il faut se battre chaque jour, car de bonnes CCT ne tombent pas du ciel. Ce sera aussi le cas lors du renouvellement de la CCT CFF et CFF Cargo. Les préparations en vue des négociations vont bon train depuis quelque temps et nous allons tout mettre en œuvre pour con-

clure une bonne CCT. Nos membres le méritent.

■ **Lors du Congrès, tu as été réélu dans ta fonction de président. Perçois-tu au quotidien cette marque de confiance?**

«**Le recrutement est une thématique fondamentale pour chaque syndicat puisque le développement positif du nombre de membres est essentiel.**»

Oui. Je participe volontiers et souvent à des assemblées, à des journées et à des conférences où je peux soigner les liens avec nos membres. Ma réélection a été la confirmation de ce que je ressentais. Mais ce sentiment ne doit pas inciter à se reposer sur ses lauriers! Les membres sont satisfaits du travail du SEV. La

direction est donnée et nous devons nous y tenir.

■ **Tu abordes toujours trois thèmes. Quels sont tes souhaits à la veille de la nouvelle année?**

Je n'ai pas de souhaits, je me

de contrer de manière claire celle sur l'immigration de masse.

Enfin, mon dernier objectif concerne l'organisation: stabiliser le nombre de membres,

afin de renouer à nouveau avec la croissance.

*\* L'interview a été réalisée par Peter Anliker (vbo) le 18 décembre 2013*

#### Giorgio Tuti à propos de ...

- ... non, ce ne sera pas au sujet du football mais du **hockey sur glace**: je l'admets ce n'est pas un de mes sports favoris.
- **Marché**: ce que les gens évoquent souvent lorsqu'ils n'en savent pas davantage.

- **Nostalgie**: c'est quelque chose de beau et que j'aime bien.
- **Musique ou chant?** Plutôt musique ...
- **Hiver ou été?** Les deux. J'aime le changement.



Transports publics genevois

# Echec des premières «négociations»

**Alors que le directeur des TPG a remis sa démission avec effet immédiat, la première séance de négociations entre le SEV, les TPG et les autres partenaires sociaux s'est soldée par un échec.**

Juste avant Noël, l'annonce de l'ouverture de négociations dès le 9 janvier dernier pouvait laisser entrevoir une issue à la crise. Pourtant, malgré un préavis de grève voté par les employés de l'exploitation (82% des votants), la direction ne semble pas avoir pris la mesure du mécontentement du personnel. Celui-ci demande en effet le respect des définitions de roulement et une meilleure adéquation des temps de battement et des temps de parcours.

## Le SEV claqué la porte...

Le SEV, lors de la séance de négociations tripartite (TPG, intersyndicale ASIP-transfair et SEV) du 9 janvier dernier a claqué la porte. Valérie Solano en explique les raisons. «Le chef de l'exploitation ne nous prend pas au



Vincent Leggiero et la délégation du SEV ont claqué la porte de la première séance de «négociations».

sérieux. Alors qu'un préavis de grève venait d'être déposé, il nous a proposé un brainstorming pour faire un bilan de tout ce qu'il y a à améliorer en le consignait sur des post-it! Ce n'est pas très respectueux des interlocuteurs alors que l'idée c'était de négocier une trêve.»

Face à cette manoeuvre dilatoire, la délégation du SEV, composée de Valérie Solano, Vincent Leggiero, Jérôme Fay, Jesus Martinez, Fabio Zamuner et Beat Luder, a quitté la séance et en-

voyé une lettre à la direction pour demander des négociations bilatérales entre le SEV et les TPG, sans ASIP et transfair qui ne sont pas sur la même longueur d'onde que le SEV. La présidente du conseil d'administration, Anita Frei, qui dirige les TPG ad interim après la démission avec fracas de Roland Bonzon, vient de réitérer sa volonté de rencontrer tous les partenaires sociaux en même temps et a donc convoqué une séance tripartite pour

le 30 janvier. «En effet, j'estime que seule cette approche est en mesure de répondre pleinement aux demandes des collaborateurs et des collaboratrices exprimées au travers de la consultation.»

Le comité de la section SEV-TPG se réunira ce jeudi 23 janvier pour déterminer sa stratégie. Acceptera-t-il l'invitation d'Anita Frei ou durcira-t-il le ton afin

d'obtenir des négociations bilatérales comme il le demande? Cette deuxième option n'est pas exclue puisque l'invitation de la présidente/directrice fait référence à une séance de travail qui pourrait déboucher... sur des négociations en bonne et due forme. Le personnel pensait pourtant qu'elles devaient déjà débiter le 9 janvier.

Vivian Bologna

## BONZON S'EN VA

### «C'est bonnet blanc et blanc bonnet!»

La démission du directeur Roland Bonzon ne touche pas outre mesure la secrétaire syndicale SEV Valérie Solano: «Comme on est en période de négociations, ça déstabilise un peu le personnel mais pas plus que ça. Cela ne modifie pas notre stratégie. Quelle que soit la direction en place, nos revendications seront les mêmes. C'est bonnet blanc et blanc bonnet.» Lundi 13 janvier, le conseil d'administration des

TPG annonçait avoir «pris acte» de la démission de Roland Bonzon. Pas l'ombre d'un regret... «Une démission en raison de divergences majeures sur les orientations stratégiques de l'entreprise et la conduite de certains dossiers.» Le CA pense notamment aux modifications successives du contrat de prestations, à la politique de communication de l'entreprise ou encore à la gestion du projet de nouveaux distributeurs de billets.

## La colère gronde chez les sous-traitants TPG: le SEV est mandaté par 72% du personnel de RATP Développement

72% des conducteurs et conductrices de RATP Dev Suisse ont mandaté le SEV et l'un des leurs pour négocier de meilleures conditions de travail.

Rémy Perrot, Délégué du Personnel et Représentant syndical SEV de l'entreprise RATP Dev Genève, vient d'être mandaté, avec le SEV, pour négocier avec la Direction de RATP Genève. C'est dire si le ras-le-bol est palpable chez les chauffeurs de RATP Genève, ce sous-traitant des Transports publics genevois. «Les mandats de 42 employés sur 59 ont été certifiés par un huissier judiciaire. Un 43<sup>e</sup> mandat s'est ajouté depuis. Nous avons toute une série de revendications, à commencer par la rémunération.

Actuellement, le salaire minimal se situe à 4100 fr. par mois, bien en dessous de ce que touchent les chauffeurs des TPG à l'embauche.

Nous demandons un salaire minimal de 4600 fr. et une progression annuelle de 100 fr. en sus de l'indexation au coût de la vie», précise Remy Perrot.

Mais les aspects salariaux ne sont pas les seuls à nourrir le mécontentement: indemnités pour repas plus justes, roulement sur 5 jours et compensation financière réelle pour le travail du dimanche sont autant de points qui suscitent cette levée de boucliers dans un contexte de dégradation permanente des conditions de travail. «Les amplitudes des journées de travail ont été élargies, donc moins de repas payés. Lorsqu'on travaille en après-midi, et donc du soir, on se retrouve à travailler du matin le lendemain et vice versa, sans se préoccuper du rythme de sommeil. C'est l'absence de considération pour notre personnel que nous

dénonçons au plus fort. Nous sommes des hommes et des femmes, pas des numéros, ni des tourne-volants!», tonne Remy Perrot.

Selon Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV, la CCT qui lie le SEV et le SIT aux sous-traitants TPG (RATP Développement, Globe Lino et Genève Tours regroupés au sein du GEST) est insuffisante. «On se moque de nous. Le GEST a proposé 50 fr. brut (!!!) d'augmentation des salaires de base pour 2014 et 2016 lors des dernières négociations de la CCT, en décembre dernier, en oubliant de ce fait les anciens!» Dans un milieu où la mobilisation est faible, le mouvement entamé à RATP Développement envoie un signal d'un malaise indéniable.

Et Valérie Solano de pointer un aspect fondamental: «Lorsqu'on veut négocier avec les directions des

sous-traitants des TPG, elles nous disent qu'elles ne peuvent offrir plus car elles ont répondu à un appel d'offre. Elles perçoivent un montant qu'elles ne peuvent dépasser, faute de quoi le jeu n'en vaudrait plus la chandelle. Lorsqu'on interpelle les TPG, qui ont le droit de sous-traiter 10% de leurs lignes, ils se lavent les mains de toute responsabilité car ils affirment n'être que les mandants. En agissant ainsi, les TPG participent à la dégradation au quotidien des conditions de travail et du moral des conductrices et conducteurs des entreprises sous-traitantes.» Du côté des TPG, on se rebiffe et on rappelle que «lors d'un appel d'offre, le soumissionnaire s'engage à respecter les prescriptions légales en vigueur, LDT, OLD, LCR et ordonnances d'application. De même, le soumissionnaire s'engage à respecter la CCT GEST». En outre, le

porte-parole rappelle que le soumissionnaire doit également fournir les attestations confirmant qu'il est à jour avec les allocations familiales et les autres cotisations des assurances sociales et à jour avec ses obligations en matière d'impôts à la source. Pas de responsabilité morale donc. Le SEV a adressé le 13 janvier un courrier à RATP Développement afin que l'entreprise «propose rapidement une date pour nous rencontrer. Nous vous soumettrons alors les revendications et nous nous mettrons d'accord sur un calendrier de négociation.» La missive a été adressée en copie à la directrice de l'Office cantonal de l'inspection et des relations du travail. Un précédent courrier du mois de décembre étant resté sans réponse, peut-on s'attendre à davantage de respect cette fois-ci?



Assemblée générale extraordinaire d'Ouestrail à Blonay

# Un baptême et un anniversaire très fréquenté

**Le rendez-vous du 16 janvier à Blonay était important à plus d'un titre: il marquait les 10 ans d'Ouestrail et l'invitée était prestigieuse puisque Doris Leuthard, conseillère fédérale, a fait le déplacement. Les participants ne s'y sont pas trompés puisqu'ils étaient bien plus nombreux que d'habitude: 200 personnes sont venues soutenir le «Oui à FAIF».**



Claude Hêche et Doris Leuthard viennent de dévoiler la voiture «Oui à FAIF» du GoldenPass à Blonay.

Georges Oberson, directeur du GoldenPass, Nuria Gorrite, conseillère d'Etat vaudoise, Jacques Melly, président de la Conférence des Directeurs Cantonaux des transports de Suisse occidentale se sont d'abord succédé à la tribune pour vanter les mérites du FAIF.

Le président d'Ouestrail, Claude Hêche, a ensuite pris la parole et relevé que «le plafonnement de la déduction pour frais de déplacement va enfin mettre un terme à une incongruité: alors que tout ou presque est mis en œuvre pour favoriser l'utilisation des transports publics, il se trouve des pendulaires qui aujourd'hui déduisent des montants allant jusqu'à 70 000 francs de leur revenu imposable. Une aberration.»

## Le FAIF est un train qui ne passera pas deux fois!

Claude Hêche a ensuite laissé la parole à Doris Leuthard, venue présenter son projet. Ce qui est essentiel pour elle, c'est la planification à long terme qu'offre le projet: «Il amène plus de stabilité dans la planification. C'est une solu-



Un parterre d'invités aux multiples fonctions: parlementaires fédéraux, conseillers d'Etat, députés, membres des exécutifs communaux, spécialistes des chemins de fer et autres, tous étaient présents pour soutenir le oui le 9 février prochain.

tion intelligente car à durée indéterminée.» Elle ajoute: «Toutes les régions veulent en profiter, c'est typiquement suisse. Pour moi, c'est une question de besoins avant tout. Quant aux 3 000 francs de plafonnement des déductions pour les trajets pour se rendre au travail, cette mesure

ne touchera en réalité que 20% des contribuables, qui sont des personnes qui déclarent de hauts revenus pour l'impôt fédéral direct (+ de 120 000 francs). Les 80% des citoyens ne seront pas concernés, car ils ne paient pas d'IFD ou ils n'arrivent pas à 3 000 francs de déductions.» Avec ce

projet, la conseillère fédérale estime que «chacun sera amené à contribuer de façon adéquate et socialement acceptable». Ce qui n'aurait pas été le cas si on avait fait payer les frais aux usagers de transports publics. Sans le FAIF, le financement de l'infrastructure dépendrait des budgets annuels,

ce qui serait bien risqué... Pour Doris Leuthard, «FAIF est une contribution essentielle à la cohésion de la Suisse.» Elle prêchait (malheureusement si on peut dire) devant un parterre de convaincus. Il faut maintenant motiver les indécis à glisser un oui dans l'urne...

Henriette Schaffter

## INFO

Le plafonnement de la déduction ne concerne que l'IFD et les usagers des transports publics verront peu de différence avec la situation actuelle puisque la limite de 3 000 francs est proche du coût d'un AG 2<sup>e</sup> classe (3 550.- frs). Les automobilistes en revanche ne pourront pas faire valoir des trajets de plus de 20 à 35 km par jour. Actuellement\*, 2,2% des contribuables déduisent de 3 001 à 3 200 frs, 6,8% de 3 201 à 5 000 frs, 9,9% de 5 001 à 11 000 et 3,1% plus de 11 000.

\*chiffres du Journal du Jura, 13.1.14.



Le SEV s'engage pour la votation du 9 février

« Les voyageurs auront de meilleures correspondances, l'économie des capacités garanties pour le transport des marchandises et les cantons pourront augmenter leur attractivité. »

Doris Leuthard, conseillère fédérale



# L'avenir des TP passe par FAIF

Le SEV ne s'engage que rarement de manière aussi importante dans une votation populaire. Le projet FAIF est toutefois un point crucial pour l'avenir du personnel des transports. C'est pourquoi le SEV se bat par tous les moyens en faveur du oui.

« Un bon réseau est dans l'intérêt de la population et de l'économie. Des liaisons performantes renforcent la Suisse », a argumenté la conseillère fédérale Doris Leuthard lors de la soirée d'information dédiée à l'arrêté fédéral portant sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), mise en place par le SEV à Aarau. La ministre des Transports a pu compter sur le soutien de la conseillère nationale et secrétaire syndicale SEV Edith Graf-Litscher, du conseil-

ler d'Etat zougais Matthias Michel et de Thomas Mahrer (Coop).

## L'impulsion de l'initiative «Pour les transports publics»

FAIF a une origine: l'arrêté fédéral soumis en votation le 9 février prochain est un contre-projet direct à l'initiative populaire «Pour les transports publics». Initiée par l'ATE, puis élaborée conjointement avec le SEV, le PS et les Verts, elle a été lancée en mars 2009 par l'Alliance pour les transports publics.

Le SEV a récolté plusieurs milliers de signatures en faveur de l'initiative populaire qui demandait un financement durable des transports publics. En septembre 2010, les initiants ont déposé le texte muni de 140 000 paraphes à la Chancellerie fédérale.

Le Conseil fédéral décida de lui opposer FAIF comme contre-projet. Un projet qui a obtenu de bons échos chez les acteurs des transports mais aussi un soutien élargi au sein des partis politiques. Le crédit de 3,5 milliards qui y était lié pour la

première étape des aménagements a même été jugé insuffisant. Au Parlement, ce montant a été porté à 6,4 milliards de francs. Le point le plus important du projet réside dans le fait de mettre sur un pied d'égalité l'entretien et l'exploitation du réseau.

Le besoin de rattrapage dans l'entretien est incontesté et sera désormais financé durablement grâce à FAIF.

Comme le Parlement a accepté FAIF à une large majorité, les initiants ont retiré leur texte.

## Un financement largement soutenu

Les (quelques) opposants à FAIF critiquent d'une part son ampleur et d'autre part les sources de financement: impôt sur les huiles minérales limité dans le temps (2030), hausse de la TVA, participation importante des cantons, et plafonnement à 3000 fr. par an des déductions des frais de transports dans l'impôt fédéral direct. Les voyageurs mettront aussi la main au porte-monnaie puisque le prix du billet va augmenter.

Dans la campagne nationale en faveur de FAIF, des visages du SEV donnent leurs arguments à la clientèle des transports



Hans Ulrich Keller, constructeurs de voies ferrées: « Je répare pour votre sécurité. »



Urs Mächler, mécanicien: « Nous nous engageons pour la sécurité et la fiabilité des TP. »



Gilbert D'Alessandro, chauffeur de bus TPF: « Je vous conduis jusqu'au train. »



Verena Zimmermann: « Je voyage avec vous. »





FAIF donne les moyens nécessaires au désengorgement des trains et des quais, comme ici à Lausanne.

Dans l'ensemble, le projet est jugé équilibré. «FAIF est bon pour notre économie, améliore notre bien-être et participe

au succès de la Suisse de demain», a martelé Giorgio Tuti, président SEV, lors du lancement de la campagne par

l'Alliance pour les transports publics. Par le biais de deux actions – distribution de tracts le 14

janvier et de chocolat par le personnel des trains le 20 janvier –, le SEV a invité la clientèle à glisser un oui dans

l'urne le 9 février prochain.

Peter Moor/vbo

Plus sur FAIF en page 12

## publics



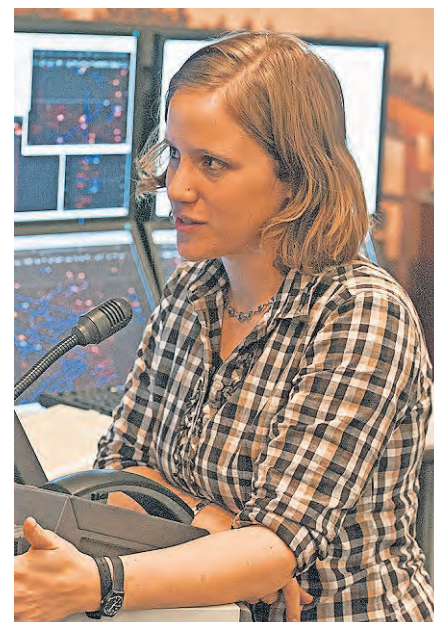
...n, cheffe de train:  
...s. »



Markus Bürk, vendeur:  
«Je suis là pour vous.»



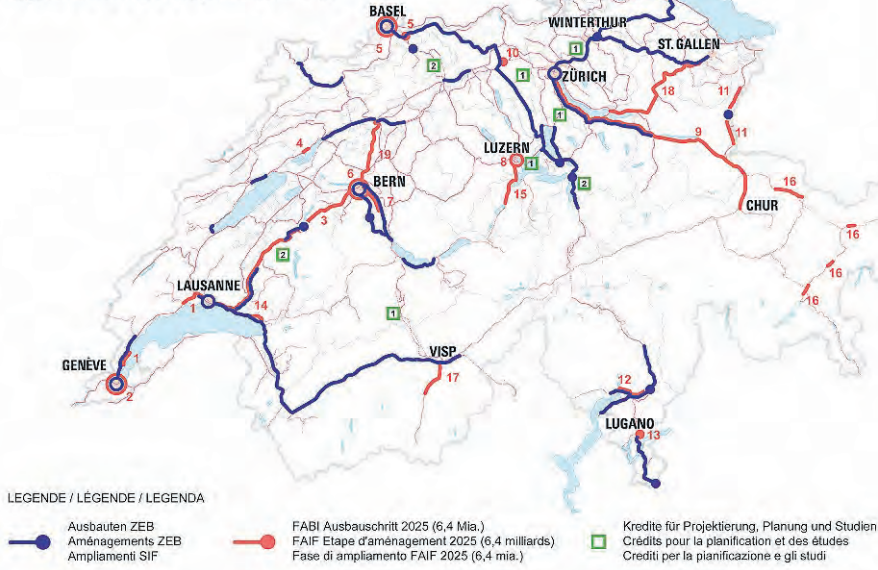
Hanspeter Eggenberger, agent de manœuvre:  
«Je manœuvre pour vous.»



Petra Hegi, cheffe circulation des trains:  
«Je m'occupe de vos correspondances.»



Ausbauten ZEB und FABI Ausbauschritt 2025  
Aménagements ZEB et FAIF Etape d'aménagement 2025  
Ampliamenti SIF e fase di ampliamento FAIF 2025



- 1 Lausanne–Genf: Kapazitätsausbau
- 2 Knoten Genf: Kapazitätsausbau
- 3 Lausanne–Bern: Beschleunigungsmassnahmen
- 4 Ligerz–Twann: Kapazitätsausbau
- 5 Basel Ost (1. Etappe), Ergolzital: Kapazitätsausbau; Pratteln: Entflechtung
- 6 Knoten Bern: Kapazitätsausbau
- 7 Gümligen–Münsingen: Kapazitätsausbau
- 8 Bern–Luzern: Leistungssteigerung
- 9 Zürich–Chur: Kapazitätsausbau
- 10 Rapperswil–Mägenwil: Leistungssteigerung
- 11 St. Gallen–Chur: Kapazitätsausbau
- 12 Bellinzona–Tenero: Kapazitätsausbau
- 13 Lugano: Kapazitätsausbau
- 14 Vevey–Blonay: Leistungssteigerungen
- 15 Luzern–Stans/Giswil: Leistungssteigerungen
- 16 Landquart/Chur–Davos–St. Moritz: Leistungssteigerungen
- 17 Zermatt–Täsch/Fiesch: Leistungssteigerungen
- 18 St. Gallen–Rapperswil/Wil–Nesslau: Leistungssteigerungen
- 19 Worblaufen–Solothurn: Leistungssteigerungen
- 1 Projektierung Kapazitätsausbau Aarau–Zürich
- 1 Projektierung Kapazitätsausbau Zürich–Winterthur (Brüttenerntunnel, Stadelhofen)
- 1 Projektierung Kapazitätsausbau Thalwil–Zug (Zimmerberg)
- 1 Projektierung Kapazitätsausbau Zug–Luzern (Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof)
- 1 Projektierung Bahntechnik Ausrüstung Ferden–Mltholz im Lötschberg-Basistunnel
- 2 Studien für Basel-Mittelland (3. Juradurchstich)
- 2 Studien für die Neubaustrecke Axen
- 2 Studien für Lausanne–Bern

FAIF, c'est un financement du réseau suisse de chemins de fer sur le long terme

# Exploitation, entretien et aménagement: tout ça en une seule fois !

**Le financement des voies, des tunnels, des ponts, des lignes de contact et autres installations sera assuré avec la création d'un fonds non limité dans le temps. Le développement se fera par étape et amènera davantage de place dans les trains et dans les gares ainsi que davantage de stabilité et de sécurité dans l'exploitation.**

Il faut trouver des ressources supplémentaires afin de conserver l'infrastructure en bon état et de mettre à disposition les capacités requises. Par ailleurs, il faut éliminer les goulets d'étranglement. FAIF est là pour cela. En 1992 déjà, le peuple a accepté le fonds pour les grands projets ferroviaires (fonds FTP), destiné à financer la NLFA avec ses tunnels de base du Lötschberg et du Saint-Gothard ainsi que d'autres grands projets. Pour la Suisse, l'expérience est concluante, c'est pourquoi on prévoit un «fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)», de durée non

déterminée. Il remplacera l'actuel fonds FTP et grâce à lui, non seulement l'exploitation et l'entretien, mais aussi les aménagements seront financés par la même source et coordonnés entre eux. Le FIF puisera aux sources de revenus déjà affectées à l'infrastructure à l'heure actuelle. Mais comme d'autres aménagements s'imposent, il a fallu trouver des moyens financiers supplémentaires, que fourniront la Confédération, les cantons, les entreprises ferroviaires et les voyageurs.

**Eviter les goulets d'étranglement**  
FAIF crée les conditions qui permettront d'adapter l'offre à la demande croissante. Les mesures d'aménagement ont pour principal objectif de fluidifier le trafic sur les rails et dans les gares. Avoir davantage de capacités et de meilleures correspondances priment sur la réduction du temps de parcours. L'aménagement se fera par étapes. Le «Programme de développement stratégique (PRODES)» comprend actuellement des mesures et projets à réaliser d'ici à 2050 pour quelque 40 milliards de francs, classés par degré d'urgence. Le Parlement

se prononcera sur les étapes d'aménagement successives.

## Première étape d'ici à 2025

La première de ces étapes sera réalisée d'ici à 2025 pour un coût de 6,4 milliards. Les voyageurs profiteront directement de PRODES 2025: les investissements permettront la cadence à la demi-heure sur différentes lignes, voire au quart d'heure dans les zones urbaines et les agglomérations. Les régions touristiques seront aussi mieux raccordées aux axes de trafic principaux et des trains plus longs ou à deux étages pourront circuler sur différentes lignes. Enfin, le transport marchandises disposera de capacités supplémentaires, d'où des liaisons plus fiables et plus rapides, ce qui favorisera la politique de transfert.

Et il n'y a pas que FAIF: d'autres améliorations seront obtenues via le ZEB, les NLFA, les programmes d'agglomération, le raccordement au réseau à grande vitesse européen et le corridor de 4 mètres pour le transport marchandises à travers les Alpes.

sev/oft

Infos sur: [www.alliance-tp.ch](http://www.alliance-tp.ch),  
[www.bav.admin.ch/fabi](http://www.bav.admin.ch/fabi), [www.fabi-ja.ch](http://www.fabi-ja.ch)



Action de distribution de flyers dans les gares le 14 janvier. Ici à Lucerne.



LPV Genève et Vaud Bas-Valais

# Les mécanos sont en colère!

**Les mécaniciens romands des CFF ne sont pas contents et ils le font savoir. De son côté, la hiérarchie fait la sourde oreille. Ambiance.**

«Un mécano m'a dit que le manque de considération de la part de son employeur affecte parfois sa concentration lorsqu'il conduit.» Le secrétaire syndical SEV Jean-Pierre Etique a récolté ce témoignage qui a de quoi laisser songeur. Pas besoin d'être grand clerc pour savoir que le manque de concentration peut avoir des conséquences désastreuses sur les rails.

Et pourtant, cette évidence ne semble pas avoir atteint les consciences de la direction ouest des CFF qui a balayé le mécontentement des mécaniciens le 9 janvier dernier. Lors de cette rencontre entre la direction et les représentants du personnel – Jean-Pierre Etique (SEV), Raphaël Oulevey (SEV-LPV Vaud et Bas-Valais), Philippe Wehrli (SEV-LPV Genève), Jean-Luc Gremaud (COPE), Cédric Marléttaz (VSLF Genève) et Marc Engelberger (VSLF Lausanne) – les points litigieux ont été mis sur la table. «La mise en place des tours de ser-



Les mécaniciens romands estiment que leur direction n'est pas à l'écoute.

vice ne satisfait pas les mécaniciens du dépôt de Lausanne», constate Jean-Pierre Etique. Avant l'introduction des nouveaux horaires à la mi-décembre, les représentants du personnel ont avalisé la planification du bureau des répartitions dans le cadre de son pouvoir de co-décision.

## PIPER ... pipe les dés

Quelques jours plus tard, le bureau des répartitions a procédé à des changements sans reconstruire les représentants du personnel. A ce non-respect

de la procédure viennent s'ajouter des erreurs de calcul des BAR. Le système informatique PIPER semble ... piper les dés puisqu'il ne calcule pas toujours correctement les pauses à l'extérieur du dépôt. «Et pour ne rien arranger, de nombreux mécaniciens verront leur nombre de week-ends libres diminuer cette année par rapport à l'an dernier», déplore Jean-Pierre Etique.

## «Il y a un sentiment de politique du fait accompli»

Enfin, cerise sur le gâteau, les

mécaniciens ont constaté des changements de tours à court terme, sans dialogue. «Il y a un sentiment de politique du fait accompli qui nourrit l'impression de déconsidération et qui amène les mécaniciens à se détacher de leur fonction, ce qui ne peut guère être favorable aux intérêts de l'entreprise et des employés. Bien que les procédures internes soient respectées, certains changements modifient sensiblement l'horaire planifié et péjorent la vie privée. Une consultation serait la moindre des choses.»

Cette dégradation des horaires survient alors que les employés n'ont pas encore digéré le déménagement du dépôt de Lausanne, intervenu plus tôt que prévu. «Tous les mécaniciens n'ont pas pu récupérer leurs affaires dans les temps. Lorsque les déménageurs sont arrivés, les chefs ont renversé des armoires au risque d'endommager des affaires personnelles non encore récupérées. Les représentants du personnel demandaient un dédommagement en temps ou pécuniaire en guise de réparations. Nous avons essayé un nict catégorique de la direction!», regrette Jean-Pierre Etique.

Le secrétaire syndical SEV déplore d'autant plus cet état de fait que les blessures du passé ont mis du temps à cicatriser. Il y a quelques années, les mécaniciens avaient choisi la voie de la «grève» du téléphone pour protester contre le sous-effectif, engageant des mesures de rétorsion. «Des séances régulières entre partenaires sociaux et direction avaient permis de faire fondre la glace. Maintenant, en un temps record, le climat de travail des mécanos romands s'est dégradé considérablement. La direction a réussi à les démotiver.»

Vivian Bologna

## INFO

# Renforcer le partenariat social: davantage de CCT étendues

Du point de vue des salarié(e)s, la situation économique et sociale de la Suisse suscite des inquiétudes. L'USS l'a réitéré lors de sa conférence de début d'année. Elle demande notamment que «le taux de couverture conventionnelle augmente rapidement de 10 % pour passer à 60 %. Bien qu'en comparaison internationale, les salaires suisses soient très élevés, moins de 50 % des travailleuses

et travailleuses sont protégés par des salaires minimums fixés dans ces conventions collectives de travail (CCT). A cet effet, il faut que les obstacles mis à l'extension des CCT soient abaissés (suppression du quorum des employeurs). Confédération et cantons doivent encourager la conclusion de CCT (dans le cas de subventions, entre autres). Grâce à ces dernières, les employeurs corrects ne

pourront plus subir la concurrence de «moutons noirs». Les CCT qui fixent des règles impératives en matière de salaires et de conditions de travail apportent plus de justice. Contrairement à ce qui est le cas avec les systèmes salariaux individualisés, si une CCT existe, les premiers à en profiter ne sont pas les gros salaires. En outre, les CCT sont des instruments efficaces pour lutter contre la discrimi-

nation salariale à l'égard des femmes. Subsidièrement, il faut aussi mettre en place un salaire minimum légal de 22 francs de l'heure. Le Conseil fédéral veut dégrader l'efficacité de notre prévoyance vieillesse, alors qu'aujourd'hui déjà, elle ne permet pas de «maintenir de manière appropriée (le) niveau de vie antérieur». Or, c'est là son but, selon la Constitution fédérale. Le projet «Pré-

voyance vieillesse 2020» entraînerait une baisse importante du pouvoir d'achat des bas et moyens revenus parce qu'ils devraient verser des cotisations beaucoup plus élevées au 2<sup>e</sup> pilier. L'USS s'engagera de toutes ses forces en 2014 afin d'obtenir sur ces questions des améliorations pour les travailleurs et travailleuses.

USS

Votation du 9 février sur le remboursement de l'avortement

# Non à la suppression de la solution des délais

**L'initiative populaire «Financer l'avortement est une affaire privée» sur laquelle nous nous prononcerons le 9 février, a été lancée parce que ses auteurs, sachant très bien qu'ils n'ont aucune chance d'interdire les avortements comme par le passé, ont choisi d'avancer masqués: d'une manière ou d'une autre, ils veulent punir, ne serait-ce qu'au niveau financier.**

La lutte pour la solution des délais a duré 30 ans. Elle fut âpre. Ce n'est qu'en 2002 que la solution des délais fut introduite. Elle autorise une interruption de grossesse durant les 12 premières semaines qui suivent les dernières règles. Cette solution a fait ses preuves. De fait, le nombre d'avortements a diminué depuis lors en Suisse.

## Supprimer le remboursement ?

Les coûts d'un avortement sont pris en charge par l'assurance obligatoire des soins. C'est précisément là la disposition que les initiant(e)s veulent supprimer. Sachant bien qu'un retour dans le passé, quand l'avortement était encore punissable, n'a aucune chance aujourd'hui, ils font semblant de s'attaquer à l'aspect financier et demandent que les coûts des avortements soient assumés par les personnes qui se font avorter. C'est hypocrite et en défaveur des femmes. L'argumentation de l'« affaire privée » a en outre un effet boule de neige dangereux. Si l'avortement est une affaire privée, il doit être payé par les personnes concernées. Il n'y a alors plus qu'un pas jusqu'à l'effacement de toute solidarité dans l'assurance-maladie. La personne qui doit se faire soigner en raison de sa consommation d'alcool – une « affaire privée » – devra aussi payer de sa poche! Quiconque se fait soigner pour un ulcère dû au stress – une « affaire privée » – devra aussi payer de sa

poche! Et celle ou celui qui a des problèmes de genou à cause d'une pratique du sport trop poussée – une « affaire privée » – devra aussi payer de sa poche! Et liste pourrait s'allonger... Finalement, comme plus de la moitié des traitements médicaux ont des causes privées, ils devront être payés par les personnes concernées. Le fait est que les coûts des interruptions de grossesse représentent moins de 0,03 % des coûts de la santé. L'époque des faiseuses et faiseurs d'anges est révolue. Tant mieux! Pas question de leur redonner une chance avec

les couches les plus pauvres de la population!

Parlons enfin des initiant(e)s. Ils sont constamment présents avec des initiatives populaires du même calibre. En novembre 2013, les mêmes milieux ont échoué avec leur initiative sur la famille. Un mois plus tard, ils ont fait aboutir leur initiative populaire sur les cours d'éducation sexuelle « Protection contre la sexualisation à l'école maternelle et à l'école primaire ». Et récemment, ils ont lancé une nouvelle initiative contre l'avortement. Un non clair s'impose donc en février prochain, ne serait-ce

que pour ne pas avoir à voter chaque année sur le même sujet.

## Punir les femmes ?

En résumé, ce non clair à « Financer l'avortement est une affaire privée » s'impose parce que l'interdiction de l'interruption de grossesse n'est pas applicable et que le but minimum visé par les initiant(e)s est de punir financièrement les femmes. USS

Plus d'informations sur: [www.non-attaque-regime-delai.ch](http://www.non-attaque-regime-delai.ch)

## TROIS ARGUMENTS CONTRE

■ L'initiative «Financer l'avortement est une affaire privée» va à l'encontre du principe de solidarité de l'assurance-maladie de base. L'assurance-maladie est basée sur la solidarité et non sur des convictions personnelles selon lesquelles certains traitements médicaux méritent d'être remboursés et d'autres non (greffes d'organes? accidents de sports extrêmes? traitement du tabagisme et de l'alcoolisme? surpoids?...)

■ L'initiative «Financer l'avortement est une affaire privée» stigmatise les femmes qui sont seules à devoir assumer les frais d'une interruption de grossesse alors que les hommes

sont dégagés de toute responsabilité financière.

■ Cette initiative ne permet pas de réaliser des économies. Par rapport à l'ensemble des dépenses de l'assurance de base obligatoire, les interruptions de grossesse représentent un coût infime et l'acceptation de l'initiative entraînerait d'autres frais. Le coût d'un avortement varie entre 600 et 3000 francs. Et le poids financier de l'IVG est en réalité nettement inférieur, car ce chiffre ne tient pas compte des franchises élevées et des quotes-parts dont s'acquittent déjà les femmes, ce qui veut dire que dans les faits, nombre d'entre elles financent elles-mêmes leur interruption de grossesse.

# transN

transports publics neuchâtelois



Les Transports Publics Neuchâtelois S.A. sont une société anonyme spécialisée dans l'exploitation des réseaux de transports ferroviaires et routiers du canton de Neuchâtel. Nous employons plus de 400 collaboratrices et collaborateurs. Afin de renforcer nos équipes, nous recherchons :

## DES MÉCANICIENS DE LOCOMOTIVE / CONDUCTEURS D'AUTOMOTRICES

En charge de la conduite de nos trains, vous avez la responsabilité du transport de nos voyageurs ainsi que de l'entretien de nos machines. Rigoureux et attentif, vous prenez part à la sécurité de nos clients et de notre matériel roulant.

### Profil demandé :

Au bénéfice d'un CFC (3 ans) ou d'une maturité, vous avez réussi le permis de conduire OCVM de catégorie B ou désirez suivre une formation intensive d'environ 50 semaines. Des connaissances en mécanique, en pneumatique, en électricité ou en électronique seraient un avantage. Votre flexibilité vous permet de fonctionner en tours de services comprenant des soirs et des week-ends.

Vous êtes prêt à relever ce défi ? Nous attendons votre dossier complet à l'adresse suivante :

TransN - Service des Ressources Humaines

Allée des Défricheurs 3

2300 La Chaux-de-Fonds

*Le masculin vaut pour le féminin*



CCT cadre des transports du canton de Vaud

# « La montagne a accouché d'une souris »

**En décembre, la CCT cadre Vaud a été renouvelée pour une période de quatre ans, jusqu'en 2017, après de longues négociations. Présidente de la délégation syndicale de négociation, Barbara Spalinger revient sur ce nouveau texte.**

■ **Barbara Spalinger, quel est ton sentiment au terme de ces négociations?**

J'ai l'impression que la montagne a accouché d'une souris. On a dépensé beaucoup d'énergie et de temps pour un texte qui n'est pas fondamentalement différent du précédent. Je me demande donc s'il est judicieux de planifier une renégociation totale d'une CCT lors de la première possibilité de la dénoncer. On pourrait s'imaginer aussi de se voir de temps en temps pour discuter des besoins de changement et ainsi éviter de perdre pas mal de temps.

L'absence des Transports publics de la région lausannoise, la plus grande entreprise du canton de Vaud, a pesé dans le climat des négociations car les autres entreprises ne pouvaient pas se positionner sans en référer au préalable aux TL. On avait en face de nous une

organisation patronale qui n'avait pas de mandat clair. Cela a rendu le climat de négociations lourd.

■ **En 2014, le SEV renégociera la CCT avec les TL. Leur absence de la table des négociations est-elle un mauvais signal pour le partenariat social?**

Je ne le crois pas car, au final, ils ont accepté la CCT cadre.

■ **Malgré ce climat de travail pesant, la CCT cadre Vaud présente de réelles améliorations pour le personnel...**

Indéniablement. Nous avons notamment pu améliorer la protection contre les licenciements des délégués syndicaux alors que l'Union vaudoise des transports publics voulait attaquer ce point. Dorénavant, l'une des parties peut demander que l'on fasse appel à un expert externe. Celui-ci devra vérifier que le licenciement n'est pas antisindical.

■ **Ce n'est pas la seule bonne nouvelle puisque le salaire minimum atteint désormais les 4000 fr. par mois...**

Oui, alors qu'il n'était que de 3750 fr. auparavant. Sur le plan de la lutte contre la sous-enchère salariale, les salaires moyens constituent un élément de protection important.



Barbara Spalinger entend désormais conclure un maximum de CCT cadres.

Ils fixent un cadre clair aux entreprises qui font un appel d'offres lors des mises au concours de lignes, obligatoires dans beaucoup de cas depuis juillet 2013.

■ **Tu fais référence justement à la mise en concurrence des lignes de bus. Quelles**

**sont donc, dans ce contexte, les priorités du SEV?**

Toutes les régions ne sont pas couvertes par des CCT cadres. Le canton de Vaud et Neuchâtel disposent d'une CCT cadre pour toutes les compagnies de transports. Ce n'est pas le cas des cantons de Zurich et Saint-Gall (Ostwind) où les

compagnies de navigation ne sont pas concernées. Il s'agit donc d'essayer de conclure un maximum de CCT cadres ces prochaines années, à commencer par le Tessin où le besoin de protection est important vu le nombre élevé de lignes de bus.

Vivian Bologna

L'équipe conseil d'Helvetia répond à des questions de lecteurs

## Assurance ski: nécessaire?

*Depuis quelques années, je n'ai plus mes propres skis, mais j'en loue pour les vacances de ski. Le magasin de sport m'a recommandé de conclure une assurance pour les skis. J'ai refusé, car ça me semblait superflu. Maintenant je me demande si j'ai bien fait. Devrais-je finalement conclure une assurance?*

M. B. de E.

Cher Monsieur B.,  
Ce n'est pas nécessaire. Votre

première idée n'était donc pas fautive. Quand on loue des skis ou un snowboard pour la saison dans un magasin de sport, on nous recommande souvent de conclure une assurance. Une assurance ski couvre les coûts en cas de casse ou de vol et coûte en règle générale environ 10% du prix de la location. Les clients qui achètent tout un équipement de ski ou de snowboard se voient également proposer une assurance.

L'assurance ski n'est pas intéressante pour les clients, car le risque assuré est beaucoup trop bas par rapport à la prime demandée. La probabilité de se faire voler ses skis ou de les briser est très petite. Et la prime à payer est relativement élevée, vu le peu de risques encourus. De plus, la plupart des Suisses ont une assurance-ménage qui comprend le vol simple à l'extérieur, ce qui inclut les bagages à main et les skis ou snowboards.

Au lieu de conclure une telle assurance, il vaut donc mieux jeter un œil à votre assurance-ménage et s'assurer, si ce n'est pas déjà le cas, pour le vol simple à l'extérieur. Vous serez alors couverts pour le vol de tout équipement de sport, de bagages, d'appareil photo et autres (il faut juste savoir qu'il y a alors une franchise de 200 francs contrairement à l'assurance ski).

Le risque, très faible, de briser ses skis est couvert par

quelques assurances responsabilité civile (locations d'appareils). Si vous désirez vous assurer également pour les dommages à vos effets personnels, mieux vaut alors conclure une assurance tous risques pour l'ensemble du ménage (All Risks). Celle-ci couvre alors non seulement la casse des skis mais aussi les dégâts similaires pour ce qui vous appartient, comme les vélos, les montres et les vêtements. *Equipe conseil d'Helvetia*

## Décès

**Bifrare Jean**, Bulle; décédé dans sa 86<sup>e</sup> année. VPT tpf Rail.

**Burger Sophie**, rev. pens, Lausanne; décédée dans sa 89<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Carel Claude**, fonct spéc pens, Lausanne; décédé dans sa 91<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Chatelan Jacques**, mécanicien, Lausanne; décédé dans sa 58<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Courtine Edmee**, veuve de Othmar, Genève; décédée dans sa 86<sup>e</sup> année. PV Genève.

**Demierre Georges**, monteur spécialiste, Fribourg; décédé dans sa 82<sup>e</sup> année. PV Fribourg.

**Fazan Marie**, veuve d'Emile, Nyon; décédée dans sa 81<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Fürst Anna**, cuisinière, Bienne. décédée dans sa 87<sup>e</sup> année. PV Bienne.

**Gertsch Marguerite**,

veuve d'André, Corminboeuf; décédée dans sa 96<sup>e</sup> année. PV Neuchâtel.

**Huguet Henri**, aiguilleur de pav, Grand-Lancy; décédé dans sa 85<sup>e</sup> année. PV Genève.

**Kiener Joël**, employé de dépôt, Avenches; décédé dans sa 89<sup>e</sup> année. VPT Du Jura.

**Lozeron Ginette**, employée de maison, Lausanne; décédée dans sa 84<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Meyer Anne**, veuve d'Yves, Lutry; décédée dans sa 84<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Moor René**, mont spéc. pens, La Chaux-de-Fonds; décédé dans sa 91<sup>e</sup> année. PV Neuchâtel.

**Moser Henri**, méc pens, Delémont; décédée dans sa 91<sup>e</sup> année. PV Jura.

**Oberson Marie**, cuisinière titulaire, Bussigny-Lausanne; décédée dans sa 98<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Pilet Raymonde**, veuve

de Jean, Cointrin; décédée dans sa 89<sup>e</sup> année. PV Genève.

**Rappaz Maurice**, monteur de voies, Vernayaz; décédé dans sa 85<sup>e</sup> année. PV Valais.

**Ray Francis**, ouvrier spécialiste, Yverdon-les-Bains; décédé dans sa 82<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Renfer Ida**, veuve de Werner, Bienne, décédée dans sa 87<sup>e</sup> année; PV Bienne.

**Rochat René**, Couppal pens, Yverdon-les-Bains; décédé dans sa 95<sup>e</sup> année. PV Vaud.

**Rossé Pierre**, chef de manoeuvre, Courtételle; décédé dans sa 67<sup>e</sup> année. PV Jura.

**Schneuwly Jeanne**, veuve de Marcel, Cottens FR; décédée dans sa 95<sup>e</sup> année. PV Fribourg.

**Strasser Paul**, maître artisan; Worben; décédé le 13 janvier dans sa 99<sup>e</sup> année: PV Biel/Bienne.

## Pensionnés

**Mardi 28 janvier**

Bienne  
Coop Centre gare

■ **Amicale des pensionnés du Jura Bernois et de Bienne Romande**

2014... Nouvelle année, nouvelles rencontres. N'oubliez pas la première le mardi 28 janvier 2014 au COOP Centre Gare de Bienne. Vous êtes tous les bienvenus avec vos bonnes résolutions ainsi que votre bonne humeur... En espérant que vous avez tous bien passé le cap de la nouvelle année. A tout bientôt.

*Votre dévoué serviteur. Jacques*

## Sections

**Jeudi 30 janvier** ■ **Cave GESTL**  
de 16h à 20h

Nous nous réjouissons de vous accueillir lors de notre prochaine ouverture, et nous vous transmettons les dates de l'année 2014.

Outre le 30 janvier, la cave GESTL vous accueillera les jeudis 27 février, 27 mars et 24 avril de 16h à 20h, le vendredi 23 mai de 16h à 22h (ouverture dégustation); le jeudi 26 juin de 16h à 20h.

Juillet fermé.

Puis le jeudi 28 août de 16h à 20h, le vendredi 26 septembre de 16h à 22h (ouverture dégustation), les jeudis 30 octobre et 27 novembre de 16h à 20h et enfin le mardi 23 décembre de 15h à 22h (ouverture de Noël).

*Votre comité GESTL*

**Dimanche 2 février à 17h**

Restaurant du Pont, Brigue

■ **LPV section Brigue**

Assemblée générale. L'ordre du jour est affiché au dépôt P+G. Tous les actifs et les pensionnés sont les bienvenus. Nous comptons sur votre participation.

*Votre comité*

## Nécrologie



## Hans Bayer, ancien président central PV

7 mars 1930 – 1er janvier 2014

Le premier jour de l'an, Hans Bayer s'est éteint au centre de soins Bächli à Bassersdorf. Touché par une attaque cérébrale en janvier 2010, il était paralysé du côté gauche. Les obsèques ont eu lieu dans l'intimité. Nous présentons nos plus sincères condoléances à la famille. Jusqu'à l'attaque cérébrale, Hans Bayer s'est engagé régulièrement en faveur du personnel des transports et d'une politique sociale juste par le biais de lettres de lecteur, comme il l'avait fait durant toute sa vie au sein du syndicat. Dès qu'il entra en 1951 aux CFF en tant qu'«aspirant au service de la traction» (mécanicien en formation), il fit à la même période son entrée au SEV. Il occupa la fonction de mécanicien jusqu'à la retraite qu'il prit en 1992. Ce natif de Winterthur opéra principalement au dépôt de Zurich et a élevé ses deux enfants avec son épouse Emma sur le bord de la Limmat... De 1969 à 1979, il a siégé à la commission 4 traction, ce qui en dit long sur ses compétences. Sur le plan syndical, il s'engagea d'abord dans la LPV Zurich en tant que secrétaire et vice-président. En 1979, l'assemblée LPV le nomma homme de confiance du cercle CFF III. De ce fait, il siégea jusqu'en 1988 à la commission centrale et au comité LPV. De 1979 à 1988, il représenta sa sous-fédération au comité SEV.

Après son départ à la retraite, il présida de 1992 à 2001 la sous-fédération PV et il prit ainsi part à la gestion du SEV. En 1998, par une lettre ouverte, il mit en garde le Parlement contre un démantèlement des assurances sociales. Après l'autonomisation de la caisse de pension des CFF, il se battit pour que les retraités des CFF bénéficient du renchérissement à l'instar des retraités de la Confédération. Avec le concours de la sous-fédération PV et du SEV, il y parvint de manière provisoire en 2001. De 2003 à 2006, il présida la commission des retraités de l'USS et siégea ainsi au comité de la faïtière syndicale. Dans cette fonction, il s'engagea pleinement pour la défense des retraités des CFF et oeuvra au refus de la funeste 11e révision de l'AVS en 2004. Ceux qui ont travaillé avec lui peuvent témoigner de sa grande créativité, de sa fermeté dans les dossiers et de son style calme mais conséquent. Il a le plus souvent obtenu ce qu'il fallait pour nos membres grâce à des arguments fondés, de la sérénité, de la pugnacité, son humour et avec des remarques empreintes de sous-entendus philosophiques. Pour tout cela, il restera à jamais dans nos mémoires.

**ZS SEV**

## Union sportive des transports publics

**Samedi 1er mars 9h45**

Turnhalle  
Rennweg  
Winterthur

■ **20<sup>e</sup> tournoi amical de badminton**

Un Jour de plaisir avec racket et volants. Information auprès de Roger Baumann 078 743 02 00, Délai d'inscription le 16.02.14 Plus d'infos à l'adresse <http://www.svse.ch/fr/>

## COURRIER DE LECTEUR

Mon syndicat, le SEV, soutient, sans condition, le projet de financement pour les infrastructures ferroviaires soumis à l'approbation du peuple suisse, le 9 février prochain. Mais, comme cheminot et syndicaliste, mon soutien est subordonné à certaines conditions, étant donné que le principal effort financier sera assumé par les contribuables de la classe moyenne et les usagers des transports publics, qui n'ont pas trouvé refuge dans un paradis fiscal.

Mes conditions pour glisser un oui dans l'urne sont les suivantes: les entreprises adjudicatrices devront s'engager à l'application scrupuleuse de la réglementation de la loi du travail et celles des conventions collectives de travail en vigueur. Les licenciements antisyndicaux doivent être interdits dans les entreprises de transports au bénéfice de subventions publiques. La protection des «whistleblowers», les lanceurs d'alerte, doit être garantie et un siège dans les conseils d'administration des compagnies de transports publics doit être accordé au représentant du personnel.

Ces conditions peuvent paraître exagérées aux yeux de certains. Mais mes propositions renforceront le contrôle démocratique sur la manière dont seront dépensés ces milliards de francs. Dans l'économie néolibérale d'aujourd'hui, la droite parlementaire s'est efforcée de réduire le rôle de l'Etat dans les entreprises de transports publics. Au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et des communications, même une partie des tâches de surveillance a été déléguée aux entreprises. Dans le canton de Vaud, la Cour des comptes, organe suprême de surveillance des finances de l'Etat, a exigé du Conseil d'Etat une amélioration significative de son rôle de gestionnaire des transports publics. Cet exemple vaudois devrait être repris par la Confédération afin que les citoyennes et citoyens qui désirent soutenir le projet FAIF, puissent le faire en toute confiance, dans un Etat démocratique, qui se donne les moyens d'un contrôle efficace sur la manière de dépenser nos impôts!

*Jean-Claude Cochard, Les Avants*



## ■ Histoire de vie

## « On crée de l'individualisme »



Jean-Bernard quitte les CFF après quelque 40 ans de service.

**Fidèle militant SEV,  
Jean-Bernard Egger a  
pris sa retraite à la fin  
2013. Rencontre.**

Au compteur, il affiche presque 40 ans de service aux CFF. A la fin de l'année, Jean-Bernard Egger a pris une retraite anticipée, à 61 ans. Pourtant, il n'a pas le profil du collaborateur qui a passé toute sa vie dans l'entreprise, lui qui y est entré le 1<sup>er</sup> mai 1974, engagé en tant que monteur de lignes de contact à Vauseyon. « Comme c'était le jour de la fête du travail, on n'était que trois ce jour-là... », se souvient-il. Mécanicien de précision devenu dessinateur, il se sentait coincé dans un bureau. « J'avais besoin de travailler à l'extérieur. J'ai d'abord tenté ma chance comme cantonnier pour l'Etat de Neuchâtel, mais j'ai été jugé trop qualifié », sourit ce Neuchâtelois d'origine. Sa carrière aux CFF aurait pourtant pu tourner court. En 1979, un accident de la route a failli le rendre totalement invalide: « J'avais envie de bosser. Je ne pouvais me résoudre à l'idée que je ne travaillerais plus. Alors, grâce aux CFF, j'ai pu obtenir une place de dessinateur en 1981, à Lausanne, puis d'assistant technique et, en 2000, je suis devenu chef de projet. J'aurais certes préféré être dans un atelier, mais lorsqu'une mésaventure comme celle que j'ai vécue vous arrive,

vos buts changent. Grâce à mes collègues et à mes supérieurs, j'ai pu rester dans le circuit professionnel. Je leur en suis reconnaissant. »

**Militant de longue date**

Au-delà de son parcours professionnel, Jean-Bernard Egger est un militant SEV engagé. Syndiqué d'abord à la FTMH, puis au SEV dès son entrée aux CFF, il entre au comité de l'ancêtre de la VPV personnel technique Lausanne en 1991. Il préside la section depuis 2001 et l'a donc conduite à la fusion au sein de la section ouest AS qui entrera en force au 1<sup>er</sup> janvier. Un militantisme quasi génétique: « Mon grand-père et mes oncles avaient fondé le syndicat des bûcherons dans les années 30. Ils étaient pourtant des patrons. La culture syndicale faisait partie de la famille », glisse-t-il. Pour lui, la graine syndicale a aussi germé au rythme de ses lectures. Passionné d'histoire et de géographie, on le traitait de communiste, lui qui s'intéressait aux politiques du bloc de l'Est. « Pourtant je ne suis pas communiste, mais certaines idées étaient intéressantes. On parlait du principe que chaque membre de la collectivité avait droit à être bien soigné, à un toit, à une bonne formation. » Le partage des ressources, l'égalité de traitement habitent le discours de ce militant qui, tout en étant loyal envers son employeur, en critique tout de

même les changements de gestion. « Depuis 15 ans maintenant, les CFF ont perdu du savoir-faire au gré des réorganisations. Surtout, l'aspect humain a été mis de côté pour laisser parler les tableaux Excel et les chiffres. Avant, on avait des patrons capables de nous donner des coups de pied aux fesses, mais aussi de nous dire merci. Maintenant, on a des managers coupés de leurs employés. A force de déshumaniser les relations de travail, on en arrive aussi à créer de l'individualisme. On le ressent aussi dans la lutte syndicale, car les collègues sont davantage centrés sur eux. »

**L'avenir**

Pour Jean-Bernard Egger, la retraite est synonyme de retour dans son Val-de-Travers natal. Dès la fin de l'hiver, il emménagera à Môtiers où lui et son épouse s'installeront. Une retraite qu'il consacrera à ses passions. Amoureux de moto, Jean-Bernard Egger écrit pour la Fédération suisse de moto et, parfois, pour la fédération internationale. « Mais j'entends aussi donner un coup de main lors des repas des aînés organisés par la paroisse ou pour des œuvres de bienfaisance. » Fidèle à lui-même, il ne restera pas cloîtré chez lui, mais hors murs, à la rencontre de destins de toutes confessions. « Ma femme et moi sommes des habitants de la planète », conclut-il.

Vivian Bologna

## ■ PV Jura

## Le Saint-Nicolas jurassien

**C'est une centaine de personnes qui ont assisté le 5 décembre 2013 à notre traditionnelle fête de Saint-Nicolas qui a eu lieu au Restaurant du Jura à Bassecourt.**

Le chœur des cheminots retraités nous a interprété une palette de belles chansons. Un grand merci à eux. C'est après le bon repas servi par Madame

Jacqueline Blaser que le groupe des rigolos qui a pris le relais pour animer la partie récréative ainsi que Marc Crétin à l'harmonica et Christian Sommer à l'accordéon. Un grand merci à eux. La traditionnelle tombola a eu un vif succès, un grand merci à Marcelle Comte qui a préparé les lots avec grand dévouement. Tout le monde est reparti content de sa journée.

Le secrétaire, O.Schaub

## Action ZPV

## « Merci ! »

**L'action de remerciement ZPV a amené cette fois-ci Janine Truttmann et la soussignée en Suisse romande.**

D'intéressantes discussions ont eu lieu à Bienne le 14 octobre. nous avons rencontré les collègues de ZPV mais aussi le personnel de triage et des locs. Les échanges ont eu lieu autour d'un café et de parts de

gâteau. La LPV et la RPV participeront peut-être à notre action une prochaine fois? Nous avons eu l'occasion de dire un grand merci surtout au comité de section de Bienne pour le soutien sur place et à Rheinhold Müller, qui nous a préparé deux succulents gâteaux.

Sabrina Tessmer, recrutement et Jeunes ZPV

## IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Tirage: 10 881 ex. (total 44 656 ex.), certifié REMP au 31.10.2013

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Peter Moor (rédacteur en chef), Peter Anliker, Vivian Bologna, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Patrizia Pellandini, Henriette Schaffter

Adresse de la rédaction: contact.sev, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6; contact@sev-online.ch; téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58, fax 031 357 57 58

**Abonnements et changements d'adresse:**

Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6; info@sev-online.ch, téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58  
Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.-

Annonces: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch

Préresse: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch

Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen; www.solprint.ch, une entreprise du groupe AZ Medien AG.

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 6 février 2014.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 30 janvier à 10 h. Pour les annonces, le délai est fixé au 28 janvier à 10 h.



Communauté «utopique»

# Longo maï inspire toujours

**Les communautés de Longo maï fêtent le quarantième anniversaire d'une vie à la campagne, sans propriété privée ni salariat. Interview.**

«Pour que cela dure longtemps.» C'est ce que signifie Longo maï en provençal. En fêtant leur quarantième anniversaire en 2013, les coopératives de Longo maï peuvent prétendre avoir réussi leur pari initial. Elles constituent d'ailleurs l'une des seules communautés «utopiques» depuis le XIX<sup>e</sup> siècle à avoir duré plus d'une génération. Près de 200 adultes vivent sur un pied d'égalité, sans salariat, de manière horizontale et démocratique, dans une dizaine de fermes en Europe. Deux des «anciens» de Longo maï répondent aux questions du Courrier. Ulli Furet vit depuis 1978 dans la coopérative de Limans, dans les Alpes-de-Haute-Provence, la première et la plus vaste des fermes de Longo maï, où résident une centaine de personnes. Claude Braun, lui, a vécu sur différents sites depuis 30 ans, avant de s'installer en 2003 dans la ferme du Montois, dans le Jura suisse, qui compte 14 habitants.

**■ Quels sont pour vous les principaux succès de Longo maï?**

**Claude Braun:** Le fait que nous existons encore! Ce mélange de gens de différentes cultures qui continuent à mener ensemble un projet alternatif cohérent. Travailler sans salaire, c'est abracadabrant pour la société d'aujourd'hui! Pourtant, pendant des millénaires, l'humanité vivait ainsi. Le fait que cela continue à exister sera un point d'ancrage pour les générations futures. L'un de nos succès principaux est aussi de rester attractifs pour des jeunes révoltés. Beaucoup d'entre eux viennent nous rejoindre ou nous rendre visite.

**■ Quelles ont été les principales évolutions de Longo maï en 40 ans?**

**C.B.:** Les premières années ont été marquées par un travail pionnier: reprendre des fermes à l'abandon, apprendre le métier de la terre. En 1979, Longo maï a dû affronter une campagne de presse diffamatoire dans toute l'Europe. Les coopératives, qui avaient beaucoup de dettes, ont failli ne pas s'en remettre.

**Ulli Furet:** Les critiques variaient selon les pays. En Suisse, nous avions mal géré l'argent provenant des récoltes de fonds. En Autriche, nous étions accusés d'être des méchants terroristes d'extrême gauche. Et en France, la presse nous considérait comme une secte qui exploitait les femmes et avait des mœurs trop libres.

**C.B.:** Après quelques années d'isolement, la gauche est arrivée au pouvoir en France, et cela nous a donné une bouffée d'oxygène. Nous avons pu créer notre propre média, Radio Zinzine, et nous exprimons librement. Nous avons aussi développé nos actions vers l'accueil des réfugiés et des migrants. En 1989, la chute du Mur nous a permis de coopérer avec des mouvements sociaux d'Europe de l'Est. Nous espérons que leur expérience nous aiderait à faire tomber des murs ici aussi à l'Ouest. Puis, en 1993 est survenue la mort de Rémy, l'un des fondateurs, qui a joué un rôle central dans la vie des coopératives. S'il a été critiqué pour son autoritarisme, on peut aussi affirmer que c'est grâce à lui que Longo maï a tenu jusque-là.

**■ Qu'est-ce qui a changé dans votre manière de fonctionner depuis 40 ans?**

**U.F.:** En raison du contexte des années 1970, marqué par la répression et les conflits avec l'extrême droite, nous étions plus durs envers l'extérieur, plus hermétiques, exigeants et arrogants. Avec le temps, nous avons pris de l'âge, nous avons eu des enfants, des petits-enfants, nous avons vécu des succès, ça rend plus posé et ouvert.



Les moissons sous le hameau de St Hippolyte, près de Limans.

Avant, on pouvait s'engueuler pendant des nuits entières, maintenant nous employons des méthodes plus pacifiques.

**■ A Longo maï, vous avez aboli la propriété privée de moyens de production et le salariat, les deux mamelles du capitalisme, et ça marche vraiment économiquement?**

**U.F.:** Dans nos fermes, nous produisons pratiquement tout ce que nous consommons, sauf le sel, le sucre et ce que nous ne pouvons fabriquer nous-mêmes. Nous réussissons à transformer des produits et nous vendons avec succès des conserves, des textiles, de la viande, etc. Mais nous menons beaucoup d'autres activités: l'accueil de visites, des actions militantes à l'extérieur, des soutiens à des paysans dans la région, sans compter les investissements dans nos bâtiments. On ne peut pas financer tout cela par l'agriculture de montagne!

**■ Vous dépendez donc de dons et de subventions. Cela signifie-t-il que votre modèle n'est pas viable sans cette perfusion extérieure?**

**U.F.:** Si la production agricole était rémunérée à son juste prix, les paysans n'auraient pas les difficultés qu'ils connaissent aujourd'hui. Le budget des familles pour l'alimentation ne dépasse par 15% des revenus (contre 25% en 1960, ndr). Pourquoi

les agriculteurs européens dépendent-ils des subventions agricoles? Parce que les denrées produites sont vendues à des prix ridicules, avec lesquels aucun paysan ne peut survivre. Le nombre d'agriculteurs diminue drastiquement chaque année en Europe!

**C.B.:** Tout l'Occident est sous perfusion permanente. Le système économique ne tient que grâce à l'exploitation systématique des pays du Sud depuis des siècles. Sans cela, le train de vie que l'on a ici serait inconcevable.

**■ Sans salaire, n'avez-vous pas des problèmes au niveau de l'incitation au travail? N'y a-t-il pas des tensions entre ceux qui en font moins et ceux qui s'investissent corps et âmes?**

**U.F.:** Cette tension existe en permanence. Certains la vivent très tranquillement, d'autres pas. Les gens sont différents, certains adorent travailler et abattent des montagnes, d'autres beaucoup moins. Nous essayons de veiller à ce que cela ne constitue pas un critère de valeur parmi nous. Mais quand quelqu'un n'en fiche pas une tout le temps, on lui parle.

**■ Est-ce que vous pensez que les relations sont plus harmonieuses à Longo maï que dans le reste de la société?**

**C.B.:** J'en suis convaincu. Je m'investis aussi à l'extérieur

dans de nombreux collectifs. J'y ai des relations super. Mais les camarades sont très isolés. Pour eux, il y a d'un côté ce travail militant qu'ils font pendant leur temps libre, et de l'autre, leur vie professionnelle durant laquelle ils doivent composer avec tant de choses qui ne leur conviennent pas.

**U.F.:** Je suis plus sceptique. Nous avons les mêmes forces et faiblesses que tout groupe humain. L'autogestion n'est pas de la tarte! C'est compliqué de vivre ainsi. C'est comme un mariage, sauf que nous sommes beaucoup plus nombreux.

**■ Qu'est-ce qui ne fonctionne pas à Longo maï?**

**C.B.:** Nous avons beaucoup de travail à faire sur la façon dont nous nous y prenons avec les personnes âgées, malades, fragiles ou souffrant d'addictions. La vie de la communauté est très prenante et exigeante. Elle requiert des discussions, des confrontations, des prises de décision et la participation de chacun. Comment faire avec des personnes moins aptes à y participer. Comment faire pour que tout le monde puisse s'exprimer et se faire entendre?

**U.F.:** Pour moi, ce qui ne va pas c'est qu'on n'a pas encore réussi à faire la révolution dans l'ensemble de la société, alors qu'on était partis pour ça (rires)!

Interview réalisée par  
Christophe Koessler du Courrier



Angle droit

# Les chauffeurs de bus sont sous un stress permanent

L'employeur a des devoirs face à ses employés. Et cela ne se limite pas à payer le salaire à temps. Exemple.

## Le «devoir de diligence» de l'employeur comprend le soutien moral aux employés.

Le SEV, aussi bien le service juridique que les secrétaires syndicaux, observent une recrudescence des difficultés des chauffeurs de bus: agressivité des passagers et manque de soutien des directions. Le cas suivant est révélateur à plusieurs titres.

### Un début pas très reluisant

Robert est chauffeur de bus dans une petite entreprise régionale et vient de recevoir sa lettre de licenciement. Dans son explication destinée à la caisse de

chômage, l'employeur explique que Robert a souvent eu du mal à faire face aux passagers, qu'il a été averti oralement à plusieurs reprises et qu'il a même reçu un avertissement écrit deux ans auparavant. Malgré ces mesures, son comportement ne s'est pas amélioré.

### La cause: les agressions

La caisse de chômage a donné la possibilité à Robert de prendre position face à ce courrier. Robert a alors expliqué comment les voyageurs se comportaient avec le personnel et comment cette situation lui a provoqué des ennuis psychologiques, surtout qu'il n'avait reçu aucun soutien de la part de son

employeur. Dans le cadre de ces échanges de courrier, un médecin spécialiste a confirmé à la caisse que Robert avait été suivi quelque temps.

### Des jours de suspension...

Ensuite, la caisse a décrété que Robert était fautif et l'a taxé de 31 jours de suspension. Le courrier de l'employeur en est la cause. Les explications de Robert ont été comprises comme aveu: il aurait bien des problèmes avec les voyageurs. Les rapports médicaux confirment la capacité de travail de 100%.

### Objection du SEV

Dans son objection à cette décision, le SEV a stipulé

qu'il n'y avait aucune faute de la part de Robert et que l'employeur n'avait pas rempli son devoir de diligence, en mettant toute la faute sur Robert lors des situations conflictuelles. La caisse a mal interprété les dires de Robert, qui a simplement pris ses responsabilités et chercher de l'aide au niveau thérapeutique. Robert a pu réexpliquer son point de vue ainsi que le médecin.

### Aucun succès au départ...

La caisse a réitéré sa décision des 31 jours de suspension. Rien n'a changé par rapport à la première décision selon la caisse.

Un avocat est alors mis sur le coup afin de porter l'af-

faire au tribunal cantonal des assurances sociales.

### Le SEV obtient raison

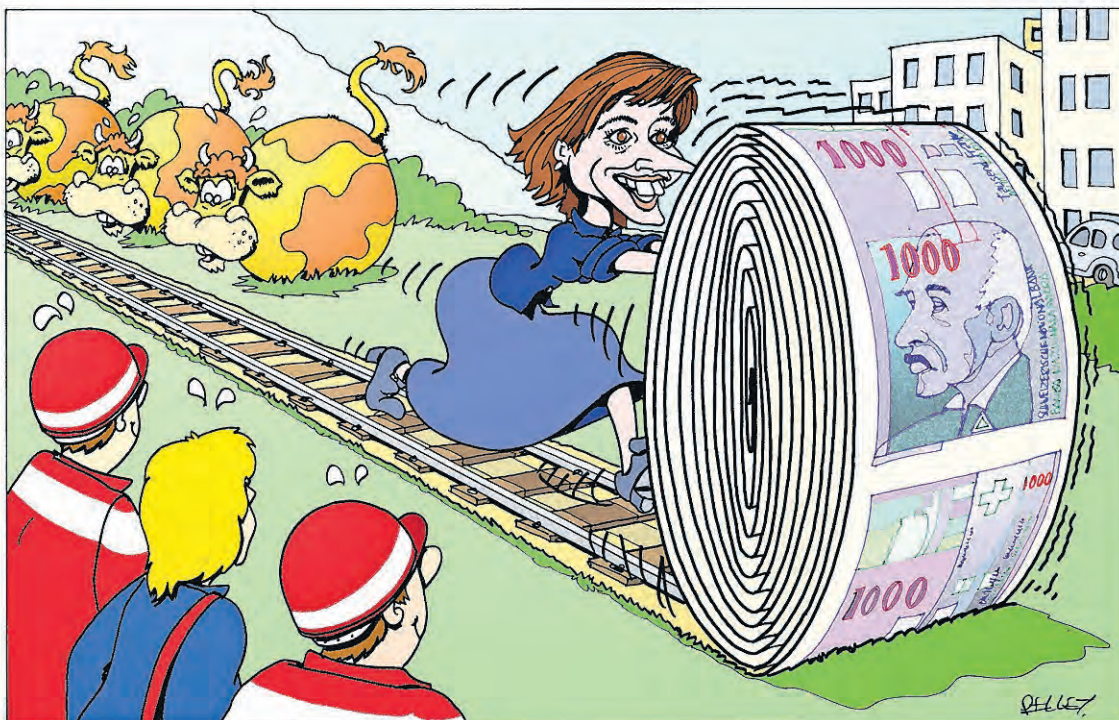
Une année plus tard, le tribunal rend son verdict: il n'y a aucune faute de la part de notre chauffeur. Il n'y aura donc pas de jours de suspension et la caisse prendra en charge les frais d'avocat. Le tribunal a estimé qu'il n'y avait pas de preuve de la faute de Robert et qu'il n'avait pas dérogé à ses devoirs d'employé. Robert a en plus pris les devants en cherchant de l'aide et en cherchant une nouvelle orientation professionnelle.

### Observations

Lors de licenciement, l'employé risque toujours des jours de suspension, qu'il ait donné sa dédite ou qu'il l'ait reçue de l'employeur. Il est donc important de se documenter et de réagir rapidement lors d'incompréhensions afin de pouvoir expliquer correctement la situation à la caisse de chômage. L'ORP cherche toujours des fautifs: l'employé doit donc prouver qu'il n'est pas responsable. C'est une conséquence de la dernière révision de l'assurance-chômage.

L'équipe de protection juridique SEV

## PELLET PIOCHE: Doris Leuthard espère pouvoir aligner les millions pour le rail



## LOI

Chômage imputable à la faute de l'assuré.

### Art. 45 alinéa 3 OACI:

- La suspension dure:
- a. de 1 à 15 jours en cas de faute légère;
  - b. de 16 à 30 jours en cas de faute de gravité moyenne;
  - c. de 31 à 60 jours en cas de faute grave.



SEV-GATA obtient un succès lors de négociations pour le personnel technique travaillant sur les avions chez Swiss

# Indemnités de piquet en forte hausse

**Les ingénieurs de Swiss reçoivent depuis début 2014 des indemnités pour les services de piquet augmentées de 165 %!**

Matthias Claus fait partie de la trentaine de techniciens en maintenance des avions qui assurent des services de piquet chez Swiss. En tant qu'ingénieur aéronautique, il s'occupe du système électronique des 37 Airbus A320. Il est chargé en particulier de planifier les adaptations nécessaires sur le système en raison de nouveautés techniques ou de nouvelles prescriptions. En cas de besoin, il aide également à la maintenance des avions et à la résolution de problèmes techniques. Une fois par mois, il est de piquet 24h/24 durant 7 jours de suite. Sinon il travaille du lundi au vendredi, à raison de 41 h par semaine. «Si je suis de piquet, je dois être en ligne dans l'heure qui suit l'appel et pouvoir répondre à des demandes de renseignements» explique Matthias Claus. Cela limite considérablement la vie privée: il est par exemple impensable d'aller au cinéma ou d'aller skier. Jusqu'à l'année dernière, l'indemnité

pour ce service de piquet se montait à 20 francs par jour du lundi au jeudi et 30 francs du vendredi au dimanche. Ce qui fait un total de 170 francs pour la semaine entière: clairement au-dessous des normes dans les autres entreprises. C'est pourquoi les ingénieurs qui assument ces piquets (dans les domaines de l'électronique, de la mécanique et de la carrosserie ainsi que dans les Ateliers) demandaient depuis des années une adaptation. Mais rien n'a été fait.

## Un cas pour SEV-GATA

A fin 2012, quelques ingénieurs se sont alors tournés vers le syndicat. Matthias Claus a pris contact avec le vice-président de SEV-GATA, Dominik Fischer, a intégré le syndicat et assumé la fonction de coordinateur et personne de confiance pour les ingénieurs. En mai 2013, il a convoqué, avec l'aide de Philipp Hadorn, président de SEV-GATA et secrétaire syndical, une assemblée du personnel, qui a mis en avant le besoin d'un meilleur dédommagement pour service de piquet et mandaté SEV-GATA pour débiter des négociations avec Swiss. L'assemblée a éga-



Matthias Claus, 44 ans, est la personne de confiance de SEV-GATA à l'aéroport de Zurich pour le personnel technique et logistique travaillant à la Schaffhauserstrasse. Cet allemand est technicien radio de formation et a travaillé durant 13 ans au sein de l'armée allemande. Il s'est ensuite formé dans l'aéronautique et a travaillé chez LTU et Lufthansa. Il est chez Swiss depuis mars 2009.

lement décidé de former un groupe de travail avec des représentants de tous les domaines d'ingénierie. Le groupe a rencontré Regula Bieri, secrétaire syndicale SEV, en juillet. Cette dernière a négocié avec les représentants de l'entreprise, aux côtés de Matthias Claus. Les rencontres se sont déroulées les 25 septembre, 30 octobre et 12 décembre. Lors de la première rencontre, Swiss a admis la nécessité d'adapter les tarifs. Mais l'offre proposée par écrit à SEV-GATA n'était pas suffisante en ce qui concernait les indemnités du week-end. Swiss a ensuite proposé deux variantes avec des in-

demnités en francs ou en temps de congé. Un troisième modèle a été évoqué: lundi matin suivant la semaine de piquet congé. L'assemblée du personnel du 12 novembre a choisi la variante octroyant le plus d'argent et a demandé une augmentation des indemnités du week-end. Swiss a finalement accepté la solution suivante, entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2014:

■ 50 francs par jour d'indemnités de piquet du lundi au vendredi;

■ samedi, dimanche et jours fériés: 100 francs par jour et une heure de congé (cumulable mais pas remboursable);

■ le temps de travail effectué durant le service de piquet est noté et payé systématiquement. Le total d'indemnités pour la semaine de piquet passe donc de 170 francs à 450 francs, une augmentation de 165%! «Cette solution a été acceptée par tous les ingénieurs. Cela n'aurait pas été possible sans leur soutien» explique Matthias Claus. Les lacunes de perspective d'évolution pour les employés non cadres sont dénoncées depuis longtemps par les ingénieurs. Mais elle devraient être comblées via l'introduction prochaine de modèles de carrière.

## Plaider pour une CCT!

Swiss a résilié la CCT pour le personnel au sol en automne dernier, pour fin juin 2014, car elle veut économiser sur le personnel. Pour défendre les conditions d'engagement et de travail, SEV-GATA a besoin de la participation des personnes concernées et espère une bonne fréquentation des assemblées du 24 janvier à Zurich Werft, du 13 mars à Zurich Obstgarten et du 1<sup>er</sup> avril à Bâle Swiss. Inscription et détails sur [www.sev-gata.ch](http://www.sev-gata.ch). **Fi/Hes**

## Photomystère: « Qu'est-ce que c'est? »



### Le concours de contact.sev

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

Le ou la gagnant(e) tiré(e) au sort parmi les réponses correctes recevra

### 40 francs en chèques Reka.

Solution du concours paru dans [contact.sev](http://contact.sev) n° 24:

La gare de Viège.

Le sort a désigné **Thomas Röthlisberger**, domicilié à Brittnau et membre de la section BAU Berne/Valais, qui remporte les chèques Reka.

**Petite aide concernant la photo ci-contre: il s'agit d'une partie d'un moyen de transport**

### Conditions de participation:

### Par carte postale

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

### Par e-mail

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

### Sur Internet

Rendez-vous sur notre site [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch), cliquez sur l'encadré Photomystère qui se trouve à droite sous l'agenda et remplissez le formulaire.

Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

Dernier délai de réception des réponses: mercredi 29 janvier 2014