

Journée de la branche navigation

OLDT en consultation, négociations difficiles au Lac Majeur, «Guerre froide» à Saint-Gall, salaires et Swisspass: riche menu à Lucerne.

Page 11

Empêcher la destruction de la radio-TV

Avec la perfide initiative No Billag - sur laquelle nous voterons le 4 mars - 60 radios et télévisions disparaîtront en Suisse.

Dossier pages 8 à 10



LPV contre Sopre

Les CFF s'agrippent à un logiciel défectueux. Un retrait serait judicieux.

Focus en page 15

Négociations CCT CFF / CFF Cargo

Pas de CCT au rabais!

Les négociations CCT CFF / CFF Cargo ont débuté. Elles s'annoncent comme prévu très difficiles. Le projet de développement de la direction n'est rien d'autre qu'un démantèlement des conditions de travail.

Plus de flexibilité, hausse de la productivité et baisse des coûts. Tel est le programme de la direction des CFF. Le SEV et les ses partenaires souhaitent au contraire améliorer la progression salariale, apporter des protections en lien avec les transformations des formes de travail en lien avec la digitalisation et améliorer la gestion du temps de travail.

Manuel Avallone, chef de la délégation de négociation, évoque ces négociations dans notre journal mais aussi sur notre page Facebook.

Pages 2 et 3



Entretien de début d'année avec Giorgio Tuti

«Nous allons allumer les moteurs»

■ L'année 2018 s'annonce très chargée. Ce premier numéro est l'occasion d'évoquer avec le président du SEV les enjeux qui nous attendent. Giorgio Tuti nous livre ses réflexions sur des questions cruciales comme la négociation de la CCT CFF/CFF Cargo qui sera «la priorité absolue». «Nous allons allumer les moteurs» prévient-il, car les avancées ne se feront pas sans mobilisation.

Autre thème fort SEV de l'année : la digitalisation. «Ces changements technologiques ne peuvent se faire contre les gens mais avec eux» rappelle Tuti. Et pour cela il faut des garanties par rapport à l'emploi. Au niveau suisse et européen, le SEV se battra syndicalement et politiquement contre la libéralisation, le dumping et la précarisation du transport.

Comment Tuti voit-il son travail syndical? «Je suis très ancré dans la base. Je ne peux faire mon travail que si je suis parmi les gens. Et je n'ai pas l'intention de changer cela.» Entouré d'une bonne équipe et déléguant intelligemment les tâches avec ses collègues de la direction, il peut garder le contact avec la réalité du terrain. Pour défendre au mieux la base.

Pages 6 & 7

Tensions persistantes aux VMCV

Le 17 janvier, une assemblée bien fournie a montré que, loin de s'apaiser, la situation reste tendue aux VMCV. Il en ressort un manque général de confiance envers la direction. Du sérieux avec lequel la direction répondra aux revendications qu'une délégation élue à l'unanimité va lui présenter prochainement dépendra la suite des événements.

Page 5

EN VITESSE

Grève à l'ATS/SDA: pleine solidarité

Le mardi 30 janvier, les journalistes de l'Agence télégraphique suisse (ATS/SDA ou rebaptisée SAD, triste) étaient en grève illimitée. Le SEV a assuré nos collègues en lutte de sa pleine solidarité. La rédaction s'oppose aux mesures de restructuration annoncées le 8 janvier dernier qui conduiront à la suppression de 35 à 40 postes sur un total de 180.



Dans la résolution, la rédaction ne cache pas sa colère envers son CEO Markus Schwab qui a déclaré dimanche à la NZZ am Sonntag «n'avoir de comptes à rendre qu'envers les actionnaires». Les dépêches de l'ATS représentent jusqu'à 60% du contenu des médias romands.

Pas de zombies au volant des bus (JU)

Des représentants du SEV et de syndicom, ainsi que des employés des Chemins de fer du Jura et de Car Postal ont manifesté mercredi 31 janvier (au-delà du bouclage de ce numéro), tandis que le plénum devait débattre d'une motion



qui veut des garanties pour les salariés. Les syndicats veulent une CCT et un partenariat social qui permette en particulier une surveillance de la durée du travail. «Si on a obtenu 4000 signatures, c'est notamment pour que les dispositions légales soient respectées. Sinon la sécurité sera mise en péril et nous aurons des zombies au volant plutôt que des chauffeurs bien reposés», relève Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical au SEV. 150 emplois sont en jeu.

CFF / CFF Cargo

«Leurs revendications gigantesque paquet sont un d'économies»

Les négociations CCT CFF ont débuté le 19 janvier avec les échanges de revendications. Alors que les délégations se retrouvent le 2 février, nous faisons le point avec Manuel Avallone, le vice-président du SEV qui dirige la communauté de négociation syndicale.

■ Manuel, comment s'est déroulée cette première ronde de négociations ? Dans quel esprit sont venus les dirigeants des CFF ?

On savait que les dirigeants de l'entreprise allaient attaquer la Convention collective de travail. On n'a pas été déçu... Ils ont évoqué le contexte politique, économique et technologique dans lequel ils se trouvent pour expliquer leurs revendications. Sans entrer

dans les détails, on peut déjà dire que ce qu'ils appellent un projet de développement pour l'entreprise est en fait un gigantesque paquet d'économies. C'est dans l'esprit RailFit 20/30 et, dans ce sens, c'était attendu. Ils oublient néanmoins de rappeler que certains des problèmes qu'ils rencontrent sont le fruit de leurs propres agissements. Pensons notamment à Sopre, au chantier de la concession du trafics grandes lignes ou à la situation de CFF Cargo SA.

■ Tu ne souhaites pas encore parler clairement des revendications patronales. Pourquoi ?

Pour l'instant, chaque partie est venue avec son paquet dans lequel il faut fixer des priorités. On n'y verra donc plus clair dès le 2 février. Pour l'heure, on peut dire que les revendications mutuelles sont très éloignées les unes des

autres et que les attaques des CFF concernent tous les domaines. Comme les priorités ne sont pas encore claires, il ne sert à rien de monter aux barricades dès maintenant. Par contre, une chose est certaine : en restant sur cette ligne les CFF prennent le risque de se mettre très sérieusement le personnel à dos.

■ Le SEV, avec ses partenaires VSLF, transfair et l'Association des cadres des transports publics, a présenté ses revendications. Quelles sont-elles ?

Le SEV, s'appuyant sur le sondage réalisé auprès de ses membres au mois de juin, demande une meilleure progression salariale, notamment pour les jeunes et des protections contre les dangers de la numérisation. Il en va de la protection de la santé des collaborateurs et collaboratrices. Les nouvelles formes de tra-



Manuel Avallone ici lors d'une assemblée RailFit 20/30 en novembre 2016.

vail liées à la digitalisation nécessitent des protections et des mesures de formation pour affronter les défis numériques. Enfin, une meilleure conciliation de la vie privée et de la vie professionnelle est nécessaire. Tout comme il est

sont un d'économies»

membres sont fondamentaux. Ce sont eux qui nous donnent la voie à suivre et le 21 février la conférence CCT CFF aura déjà l'occasion de donner un signal sur la base des tendances des premières rondes de négociations.

Vivian Bologna

NEWSLETTER CCT CFF 2019

Le SEV envoie une newsletter après chaque ronde négociation. Si tu es intéressé à la recevoir, envoie ton mail avec ton numéro de membre à mutation@sev-online.ch ou scanne le QR code.



primordial d'apporter des améliorations dans le temps de travail.

■ Les membres ont aussi mis quelques limites à ne pas toucher...

Absolument, ils ont montré

leur attachement à la protection contre le licenciement et aux garanties salariales qui, faut-il le rappeler, avaient été négociées en échange de l'acceptation de la grille salariale ToCo dans le cadre de la CCT 2011. Les mandats de nos

Fermeture de points de vente CFF

Railfit 20/30 fait des siennes

5 points de vente des CFF vont fermer. Les CFF invoquent «les besoins de la clientèle qui changent», le SEV y voit une autre étape de déshumanisation des transports publics.



Jürg Hurni.

Le 15 janvier, les CFF ont informé le personnel de la fermeture de cinq points de vente au 1er juillet 2018. Sont touchés les sites de Bâle Euroairport, Turgi, Zurich Tiefenbrunnen, St-Maurice et Küsnacht am Rigi. La bonne nouvelle est que pour tout le personnel directement touché, grâce à la CCT CFF, il y a de bonnes solutions de reprise. La plupart des personnes ont déjà un contrat avec un autre lieu de travail ; en effet la plupart des sites sont des filiales gérées par d'autres sites ou organisées en doubles filiales. Donc, dans la plupart des cas, cela ne change pas grand chose.

La mauvaise nouvelle, c'est que ces cinq points de vente fermés signifient des gares fantômes supplémentaires. «A chaque fermeture de filiale, les CFF font un pas fait la déshumanisation des transports publics» critique Jürg Hurni, secrétaire syndical SEV. «La présence sur le marché est un élément central pour une reprise de transports publics» poursuit-il. «C'est pourquoi le SEV est contre la fermeture des points de vente.» Derrière ces fermetures se cache bien sûr le programme d'économies Railfit 20/30. Mais les CFF argumentent en parlant des «besoins accrus en

self-services» de la part de la clientèle. Pourtant la clientèle a aussi besoin d'être parfois aidée et conseillée, et aspire, avant tout, à plus de sécurité. «Le sentiment d'être en sécurité disparaît lorsque les gares sont vidées de leur personnel» déclare Jürg Hurni. Dans les trains déjà il y a moins de personnel d'accompagnement, et voici maintenant que de plus en plus de gares sont déshumanisées. Le SEV regrette cette évolution mais salue toutefois les solutions de reprise trouvées à la satisfaction des personnes concernées.

Karin Taglang et Jürg Hurni.

Votation vaudoise : OUI au remboursement des soins dentaires

Des soins sans se ruiner

Le passage chez le dentiste bientôt remboursé par une assurance publique cantonale? Les Vaudois-es le décideront dans les urnes le 4 mars. L'initiative est soutenue par la gauche et combattue par la droite. Avec plus de 500 francs par an et par personnes, les frais de santé bucco-dentaire constituent une charge considérable pour les familles et les ménages. Alors que les soins dentaires font partie intégrante

de la santé en général, ils ne sont pas pris en charge. Cette situation implique de lourds sacrifices pour une immense majorité de la population. Au point que 7,5% de la population romande renonce aux soins par manque de moyens. L'initiative pour le remboursement des soins dentaires propose de mettre sur pieds une assurance publique universelle de remboursement des soins dentaires. Cette assurance serait fi-

nancée sur le modèle sûr, stable et éprouvé de l'AVS: des cotisations paritaires. Avec seulement 0,5% du salaire, l'entier des soins dentaires de base se trouveraient pris en charge. Ainsi, une personne gagnant 6000 francs par mois verrait ses frais de dentiste remboursés intégralement, ainsi que pour son/sa conjoint-e, ses enfants et ses parents à l'AVS. Le texte a le soutien de nombreux médecins, mais pas des

ysa

ÉDITO

Imaginons que les négociations CCT CFF soient un échec le 30 juin 2018. Imaginons que les deux parties n'aient pas réussi à trouver un accord et qu'un vide conventionnel menace l'entreprise au 1er janvier 2019.

Revenons maintenant à la réalité de ce début d'année. Nous venons d'entamer les négociations CCT et avons présenté nos revendications respectives. En l'état actuel, chaque employé-e peut se regarder dans le miroir et se dire : «Je suis concerné

«Nous venons d'entamer les négociations CCT. En l'état actuel, chaque employé-e peut se regarder dans le miroir et se dire : «Je suis concerné par le programme d'économies que souhaite ma direction.»»

Manuel Avallone, vice-président SEV

par le programme d'économies que souhaite ma direction.» Car sa recette pour faire baisser les coûts consiste à détériorer les conditions d'engagement de son personnel et à augmenter sa productivité.

Face à ce qui s'apparente à un véritable démantèlement et non à un projet de développement de la CCT, tu as deux options majeures : garder le silence ou râler à la cafétéria tout en espérant que la délégation de négociations du SEV obtienne des améliorations ou limite la casse. Ou alors prendre conscience qu'une résistance et une amélioration de la CCT passera inévitablement par une mobilisation de chacun-e pour ses conditions de travail.

A mon avis, la 2e option s'impose. Pourquoi ? D'une part, parce que le management des CFF s'est durci depuis de nombreuses années et cela implique une réponse adaptée de notre part. Toutes et tous.

Mais d'autre part, parce que les positions actuelles sont si éloignées que la mobilisation sera nécessaire pour faire passer nos revendications. Ce vendredi, les négociations se poursuivent et nous continuerons de vous informer le plus rapidement possible après chaque ronde. La conférence CCT du 21 février où tes délégué-e-s se pencheront sur les négociations est une autre étape importante dans le calendrier.

D'ici là, parle de la CCT autour de toi, évoque ses avantages avec tes collègues - syndiqué-e-s ou non. C'est le meilleur moyen de se l'approprier et donc de la défendre. Ensemble.



Manuel Avallone, vice-président SEV

Négociations salariales 2018 dans les ETC: quel bilan?

Système salarial stable avec une CCT

Le SEV mène des négociations salariales dans toute la Suisse avec plus de 60 entreprises de transport concessionnaires (ETC). Pour 2018, les augmentations générales substantielles restent exceptionnelles, par contre les promotions individuelles prévues par les systèmes sont octroyées pour la plupart. On compte en outre dans les ETC beaucoup de primes uniques et diverses améliorations, par exemple au niveau des indemnités. Certaines ETC versent également des contributions extraordinaires aux caisses de pensions.

L'Union syndicale suisse (USS) demande pour 2018 de manière générale une augmentation des salaires de 1,5 à 2 pourcent en avançant les motifs suivants: le renchérissement s'est relevé (chiffré à 0,7% en octobre, voir ci-dessous) pour la première fois depuis 5 ans à cause du franc faible; les primes des caisses maladies enflent encore en 2018, en moyenne de 4 %; les contributions aux caisses de pensions sont aussi toujours plus élevées car les capitaux-épargne n'apportent presque pas de bénéfices

actuellement et l'espérance de vie ne cesse d'augmenter; et finalement nous sommes en pleine reprise économique et le personnel aussi doit en profiter.

Pas de revendication salariale générale pour les ETC

Le SEV ne peut pas appliquer les revendications salariales de l'USS aux ETC car elles bénéficient de subventions publiques, ce qui n'est pas le cas des entreprises privées dans les autres branches. Les ETC sont en outre de tailles différentes, selon la situation financière des 26 cantons et de la Confédération qui commandent les prestations de transport, toutefois elles suffisent partout.

Les ETC sont très différentes les unes des autres: mis à part les grandes compagnies de chemins de fer comme le BLS ou le RhB et les prestataires de trafic d'agglomération dans les plus grandes villes comme Genève ou Lausanne, il y a aussi de toutes petites entreprises. De plus les conditions-cadre changent selon la branche (trafic voyageurs par rail, entreprises privées de transport de marchandises, trafic d'agglomération, navigation, remontées mécaniques, gastronomie ferroviaire, logistique) ou la région.

Pour toutes ces raisons, une revendication salariale générale du SEV à l'attention de toutes les ETC ne semble pas adaptée.

Les mandats de négociation viennent de la base

Dans chaque ETC, les secrétaires syndicaux responsables fixent les objectifs des négociations avec les sections et en règle générale, le mandat fait l'objet d'une acceptation par l'assemblée des membres. «Si le renchérissement est bas, si l'ETC n'a pas d'argent, et si le canton économise à l'extrême et ordonne des restrictions salariales au niveau de ses employés, il est bien clair qu'une revendication salariale de deux pour-cent n'est pas réaliste» déclare Barbara Spalinger, vice-présidente SEV. «Le SEV ne s'amuse pas à demander le double de ce qu'il aimerait obtenir dans le but d'avoir finalement au moins la moitié, c'est un jeu idiot!»

Si une ETC n'a pas d'argent, les membres peuvent comprendre qu'il est difficile d'obtenir une augmentation générale des salaires. Mais ceci ne doit pas être le cas chaque année car les primes des caisses maladies, elles, continuent d'augmenter. «Tout le monde doit faire le poing dans la poche dans l'entreprise» précise Barbara Spalinger. «Ce n'est pas acceptable que les cadres encaissent des bonus et ne voient aucun moyen d'octroyer un minimum au personnel.»

Si le budget n'autorise pas d'augmentation générale des salaires, le SEV essaie au moins d'obtenir des primes uniques, mêmes si elles ne sont pas durables. Car c'est mieux que rien! Ou alors des améliorations au niveau des indemnités, du temps de travail, des vacances, des congés maternité ou paternité etc. qui sont toujours bonnes à prendre. De telles solutions créatives ont été obtenues cette fois encore dans beaucoup d'endroits.

Caisses de pensions et salaires vont de pair

Dans beaucoup d'ETC, cette année encore les problèmes dans les caisses de pensions ont joué un rôle dans les négociations sa-



Obtenir 1,5 ou 2% d'augmentation salariale comme le demande l'USS n'est pas toujours possible. Primes, indemnités, congés, vacances ou contribution aux caisses de pensions peuvent compenser.

lariales. «Les deux thèmes seront bientôt indissociables» explique Barbara Spalinger. «Beaucoup d'employeurs essaient de trouver une bonne solution pour les caisses de pensions. Et nous combattons naturellement les mauvaises solutions.»

Avec plusieurs entreprises (comme le RhB, les TPF, le MOB ou CFF Historic) des accords sont conclus pour plusieurs années, prévoyant des contributions extraordinaires de l'entreprise aux caisses, en lien avec les mesures salariales pour le personnel. Ainsi les deux parties savent sur le long terme à quoi elles peuvent s'attendre et ce qu'elles ont à payer.

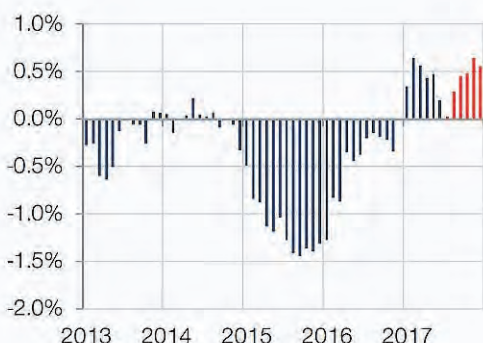
Les systèmes salariaux sont importants

Les systèmes salariaux ancrés dans les CCT conclues avec les ETC offrent une stabilité en ce qui concerne l'évolution salariale, en particulier pour les promotions individuelles. Ceci est important pour la satisfaction des plus jeunes. «Un automatisme dans les évolutions individuelles a comme avantage de permettre une bonne planification des coûts» ajoute Spalinger. Beaucoup d'entreprises préfèrent toutefois lier l'évolution salariale

à l'évaluation des prestations, même si cela n'amène rien dans bien des fonctions au niveau de la production. «Par exemple pour les mécaniciens de locomotives, il n'est pas possible de distinguer entre bon et excellent» avance-t-elle.

Pour les entreprises qui se sont engagées à appliquer un système salarial sur plusieurs années, ceci est aussi un argument pour s'opposer aux économies imposées à court terme par les cantons, mesures qui touchent les budgets accordés au personnel. Les systèmes salariaux protègent aussi le personnel de toute décision arbitraire, en particulier les femmes qui sont parfois sujettes à la discrimination salariale. «Malheureusement, ceci reste encore possible car il y a beaucoup de fonctions réservées principalement aux femmes, comme p. ex. dans la vente, qui sont moins bien cotées que des professions typiquement masculines» précise Barbara Spalinger. «Le meilleur moyen pour lutter contre les inégalités salariales est une transparence totale des salaires: une fois par année, tous les salaires devraient être affichés ouvertement» suggère-t-elle.

Markus Fischer



Renchérissement selon l'indice suisse des prix à la consommation et des prévisions. A partir de 2017, les salaires réels baissent.

Transports publics de la Riviera vaudoise - VMCV

Exaspération persistante

Sur mandat des travailleurs, une lettre du SEV a été envoyée le 6 décembre à la direction demandant un respect strict de la rotation figurant dans la CCT, une réelle dégressivité et le respect des moyennes journalières de travail. Le 17 janvier, l'assemblée générale extraordinaire a examiné les réponses apportées par l'entreprise. Présentées par le secrétaire syndical Tony Mainolfi, elles ont été considérées comme totalement insatisfaisantes par une assemblée très représentative.

Horaires très irréguliers

En décembre, lors de leur dernière assemblée, l'exaspération des chauffeurs des VMCV était apparue au grand jour. Elle s'est à nouveau exprimée dans la salle, bien éloignée du climat de satisfaction évoqué par la direction. La discussion a été très vive. Le nouvel horaire calculé sur 92 et non 52 semaines a été jugé peu clair: il «noie le poisson» et ne permet pas une vraie rotation. La nouvelle planification entrée en vigueur le 10 décembre permet certes d'avoir plus de jours de congé, notamment le week-end. Selon certains, il arrive toutefois que l'entreprise rappelle des chauffeurs pourtant en congé. Le

doigt a été mis sur la «nouvelle planification des horaires» très irrégulière d'une semaine à l'autre.

«Minutage négatif»

Des chauffeurs s'inquiètent surtout de perdre des minutes et de ne pas pouvoir faire leurs heures à la fin de l'année. Ce «minutage négatif» est revenu plusieurs fois. Barbara Spalinger, vice-présidente SEV, a expliqué que c'est à l'entreprise de fournir le travail et que si cela ne joue pas à la fin de l'année, c'est sa faute. Et par conséquent le solde négatif ne doit pas être reporté à l'année suivante. Sur le plan juridique, cette question a été tranchée à plusieurs reprises et le SEV a assuré l'assemblée de son soutien en cas de dépôt d'une demande aux prud'hommes.

Local à Vevey

La nécessité de disposer d'un local à Vevey, lieu de pause et de changement de service, a été soulevée. Sans local, les chauffeurs doivent actuellement attendre dans leur bus. S'ils veulent aller aux toilettes, il faut aller au bistro ou derrière un buisson. Pour les femmes, cette situation est très pénible. Il n'y a ni casier ni possibilité de cuisiner soi-même. Parfois le restaurant n'est pas encore ou plus ouvert.

De l'ensemble de la discussion ressort un manque général de confiance du personnel envers sa direction dont la crédibilité est fortement entamée. La direction pense que les critiques n'émanent que de quelques-uns qu'il suffirait de mater pour éteindre l'incendie. Au cours de l'assemblée, des nouvelles peu propices à rassurer ont été évoquées. Des collègues ayant émis des critiques auraient été rappelés à l'ordre par la direction pour des entretiens disciplinaires.

Dernière chance

Le mécontentement et la perte de confiance sont profonds et unanimement partagés. Des mesures de lutte ont été évoquées: port d'un badge, débrayage et grève. Barbara Spalinger a expliqué les différents enjeux d'une grève et assuré le personnel syndiqué du soutien du SEV. Au fil de la discussion a émergé l'idée de donner une dernière chance à la direction de prendre au sérieux les revendications et les solutions des chauffeurs pour améliorer la planification des tours de service.

Le personnel a décidé à l'unanimité d'élire une délégation chargée de remettre à la direction une liste de revendications découlant de l'organisation des horaires en vigueur depuis le 10 décembre 2017. Du sérieux avec lequel la direction répondra à ces exigences lors d'une séance dont la date est encore à déterminer dépendra la suite des événements. La balle est maintenant dans le camp patronal. **Yves Sancey**



Le SEV a assuré le personnel mobilisé de son soutien.

TRANSPORTS PUBLICS GENEVOIS

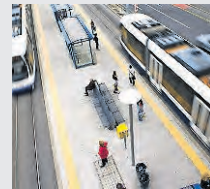
Fortes tensions aux TPG

La mise en roulements des horaires 2018 n'a pas amélioré la situation des conducteurs. Amplitudes poussées aux maximum, temps de repos aux caudèles de la loi, tranches de travail proche des 5 heures, rien n'a été entendu par la direction, obsédée par les optimisations censées faire baisser un absentéisme démesurément haut aux TPG. Pas de réduction des tranches de travail, pas de stabilisation pour les conducteurs en voltige qui s'épuisent dans des horaires qui font le yo-yo.

Dans l'administration la charge de travail ne baisse pas, les processus censés rationaliser et optimiser le fonctionnement restent de vaines promesses.

La direction semble revenir sur le cadre de la négociation concernant la mise en conformité du statut des TPG afin de réaliser un alignement des références aux lois cadres modifiés depuis l'adoption du statut. En effet le Front syndical s'était engagé à négocier ces quelques articles en contrepartie de la classe 10 aux

conducteurs dès la 3e année de service. La direction voudrait coupler ceci avec la négociation de renouvellement. Le SEV organise des assemblées début février. Elles seront suivies d'une consultation sur les mesures de lutte à prendre. Face au mépris de la direction pour la santé des travailleurs et la sécurité, l'annonce d'un jour de grève est sérieusement envisagée. **ysa**



Assemblées TPG:
Serv. technique: 1. 2.
Administratif: 5. 2.



Dans le cadre de la poursuite de notre développement, nous souhaitons engager une

Responsable des équipes maintenance (F/H) – 100%

Cette fonction assure la conduite des équipes de terrain de la maintenance des infrastructures afin de garantir la disponibilité de la voie ferrée, des installations de sécurité / lignes de contact des lignes ferroviaires et du funiculaire de Cossonay.

Entrée en fonction : de suite ou à convenir,
lieu de service: Bière

Pour plus d'informations sur ce poste, nous vous invitons à consulter notre site internet www.mbc.ch.

En cas d'intérêt, merci de bien vouloir nous adresser une lettre de motivation et un dossier complet à :

Transports de la région Morges Bière Cossonay SA,
Ressources Humaines, Avenue de la Gottaz 28,
CP 232, 1110 Morges 2, ou par courriel à rh@mbc.ch.

Entretien de début d'année



« Je ne peux faire mon travail que parmi vous »

Ce premier numéro de l'année est l'occasion d'évoquer avec le président du SEV les enjeux qui attendent le syndicat en 2018. Giorgio Tuti nous livre ici ses réflexions sur des questions cruciales qui vont nous occuper tout au long d'une année qui s'annonce très chargée.

■ **contact.sev:** Un des points forts du SEV en 2018 sera la négociation de la CCT CFF/CFF Cargo. Comment cela va-t-il se passer ?

Giorgio Tuti: Les négociations seront encore plus dures que par le passé vu la situation générale d'attaques contre le service public, les postes de travail et le contrat social. La CCT règle les conditions de travail. Je m'attends à des attaques contre la protection en cas de licenciement et pour augmenter la flexibilité. Fin 2017, j'ai indiqué que cette négociation va impliquer toute l'organisation et sera la priorité absolue dans tout ce qu'on fera en 2018 car notre politique conventionnelle est basée sur cette CCT.

■ **La priorité est donc accordée aux CFF ?**

Non. Il ne faut pas croire que nous avons des priorités par rapport à des entreprises mais par rapport à des contenus. Si nous lâchons sur cette CCT, nous aurons des répercussions ailleurs dans les ETC et les autres entreprises de transport. C'est pour cela qu'elle est notre priorité absolue.

■ **Pour avoir un bon résultat, il faudra sans doute passer par une forte mobilisation...**

C'est évident ! Ceux qui croient que cette CCT va être négociée à la table ronde en discutant simplement des thèmes sans mobilisation se trompent. Nous allons allumer les moteurs parce qu'il faut être prêt à se mobiliser pour sauvegarder une CCT d'une certaine qualité que nous exigeons pour les prochaines années. Nous avons de bons arguments et de bonnes cartes à jouer. Il ne s'agit pas simplement de sauvegarder cette CCT mais aussi de l'améliorer.

■ **Quelles pistes vois-tu pour augmenter le nombre et la force des syndiqué-e-s, autre point fort du SEV en 2018 ?**

Nous savons que nos membres sont plutôt contents avec les prestations que nous offrons. Notre organisation est

plutôt stable et efficace. Au niveau de la qualité des conventions collectives de travail dans nos branches, nous savons que, comparativement à d'autres, nous sommes au-delà. Il faut mettre en avant ces points forts dans le cadre de la négociation et des mobilisations à venir. 2018, c'est l'année pour convaincre les collègues, en particulier les jeunes et les femmes, que devenir membre du SEV vaut la peine.

« Nous allons allumer les moteurs parce qu'il faut être prêt à se mobiliser pour sauvegarder une CCT CFF d'une certaine qualité que nous exigeons pour les prochaines années. »

Giorgio Tuti, président SEV

■ **Quels sont tes trois arguments pour convaincre quelqu'un de se syndiquer au SEV ?**

Si nous avons de bonnes conditions de travail et de bonnes CCT, cela ne tombe pas du ciel. C'est le résultat de la forte syndicalisation dans le transport. Ensemble, nous avons beaucoup plus de force dans la négociation. Par ailleurs, nous n'offrons pas seulement des prestations mais aussi de la sécurité. Être syndiqué-e, cela veut dire que, derrière toi, il y a toute une organisation qui se met en route pour te protéger. Enfin, être syndiqué-e offre des prestations supplémentaires

notamment pour la formation et la communication pour progresser professionnellement.

■ **Les bouleversements technologiques auxquels nous assistons sont un des autres grands défis auquel le SEV est confronté. Comment y répondre syndicalement ?**

La direction des CFF parle chaque jour de digitalisation, automatisation et transformation. Il ne s'agit pas de s'opposer à l'évolution. Mais nous

m'a écouté au début. On se rend compte maintenant que, dans cette stratégie-là, la tendance à la libéralisation est encore plus claire que ce que nous pensions en 2014. L'idée est d'ouvrir au maximum ce secteur au libre marché en introduisant partout de la concurrence comme entre les bus longue distance et les trains. Des raisons idéologiques poussent à ce choix, notamment la conviction que la concurrence permet d'améliorer les prestations et de baisser les coûts.

■ **Ce n'est pas le cas ?**

L'exemple de nos voisins qui l'ont fait montre tout autre chose. En Allemagne par exemple avec Flixbus, les prix peuvent certes baisser un peu dans un premier temps. Ayant tué la concurrence, l'entreprise a remonté ses tarifs de 30% dès qu'elle s'est trouvée en situation de monopole. Et la qualité n'a pas été améliorée. Le personnel et les usagers paient toujours l'addition à la fin. L'exemple suédois est aussi très clair.

■ **Comment combattre cette possibilité de mettre les lignes au concours favorisant le dumping ?**

C'est compliqué mais il faut combattre la mise sur pied de cette vision de l'OFT. Nous nous battons syndicalement et politiquement. La vision

n'accompagnerons ce mouvement que si nous avons un certain nombre de garanties. Ces changements ne peuvent se faire contre les gens mais avec eux. Pour cela il faut des garanties par rapport à l'emploi : sécurité des postes de travail et protection contre le licenciement.

■ **En Suisse, pourquoi l'Office fédéral des transports (OFT) pousse-t-il à ce point dans le sens de la libéralisation plutôt que la défense du service public ?**

Quand j'ai découvert en 2014 la nouvelle publication de l'OFT – la vision du transport pour 2030 – j'ai tiré la sonnette d'alarme. Personne ne



G. Tuti fait le point sur les thèmes forts SEV de l'année : négociation de la CCT CFF /CFF Cargo, syndicalisation, digitalisation, lutte contre la libéralisation et la précarisation.

d'un office ne peut se préparer en secret dans un laboratoire sans la couverture du département derrière. Il faut donc mener la bataille maintenant sans attendre d'hypothétiques aménagements.

« Digitalisation, automatisation et transformation. Ces changements ne peuvent se faire contre les gens mais avec eux. »

■ **Depuis plus de 15 ans tu sièges dans les instances dirigeantes du syndicat. Comment fais-tu pour garder le contact avec la base et la réalité du terrain ?**

Si tu jettes un œil à mon agenda, tu te rends compte que je suis certes président du syndicat mais je suis très ancré dans la base. 50% de mon temps de travail je le passe hors de la centrale. Cela veut dire être près des gens lors des assemblées, des visites de section ou des actions. Je suis convaincu que

je ne peux faire mon travail que si je suis parmi les gens. C'est comme cela que je vois le travail syndical. Et je n'ai pas l'intention de changer cela.

■ **Mais tu as aussi beaucoup de responsabilités au niveau suisse et européen...**

Je peux compter sur une très bonne équipe, au secrétariat et dans les régions, et une délégation des tâches avec mes collègues de la direction. Avec une très bonne organisation de mon propre travail, cela va plutôt bien. Je n'ai pas l'impression d'être écrasé par la tâche. Je ne suis pas un chasseur de mandats. Tous ces engagements ont une certaine logique. Être vice-président de l'USS a du sens par rapport

au SEV. C'est aussi le cas pour la présidence de la section Chemins de fer de l'ETF et du Dialogue social. Au centre de ma pensée se trouve le SEV mais la situation suisse dépend des évolutions en Europe.

■ **Cette année sera marquée par le centenaire de la grève générale. N'est-ce pas l'occasion pour les syndicats de retrouver ce souffle de proposition et d'espoir ?**

Si le SEV est né en 1919, dans les suites de la grève générale, c'est parce que l'on a compris qu'il fallait mieux se coordonner et mieux s'organiser. Il ne faut pas seulement commémorer l'histoire mais traduire ce souffle aujourd'hui au niveau syndical. Et être plus revendicatif. Sur la question des retraites et de l'égalité des salaires entre hommes et femmes par exemple.

■ **Y a-t-il un film ou un livre qui t'ont marqué ?**

Le film de Ken Loach sorti en 2002 «The Navigators» m'a particulièrement impressionné. Il montrait les conséquences de la privatisation de British Rail. On pourrait proposer de revoir ce film dans le cadre du centenaire du SEV car il reste malheureusement encore d'actualité.

■ **Quel est ton usage des médias sociaux ?**

Je ne suis pas super actif, mais j'y suis. En particulier sur Twitter, comme lecteur surtout, et Facebook. Les réseaux sociaux sont utiles pour communiquer avec nos membres et toucher les jeunes. La stratégie digitale du SEV est en cours d'élaboration. Cela permet d'être plus réactif mais aussi en interaction avec notre base. Cela complète et diversifie notre communication centrée sur le site et le journal.

Interview Yves Sancey

DUMPING

■ **Au niveau européen, le Dialogue social que tu présides veut lutter contre le dumping et promouvoir des transports européens par rail sûrs et sociaux. Comment ?**

Ma première séance de négociation a débouché sur un accord autour d'un plan de travail pour ces deux prochaines années. Une première depuis 3 ans et donc un pas en avant ! Avec nos collègues européens, nous avons remarqué que le libre marché et la concurrence dans toute l'Europe précarisent l'emploi et rendent le transport moins sûr. Une atteinte à la qualité et à la sécurité. Nous allons combattre chaque forme de dumping en commençant par récolter des exemples. Nous les rendrons publics et nous les condamnerons.

BIO

Giorgio Tuti, 53 ans, est président du SEV depuis 2009. Il a été réélu lors du Congrès 2017 pour les quatre années à venir. Il est aussi vice-président de l'Union Syndicale Suisse.

Le 9 mars 2017, il a été élu à la présidence de la section Chemins de fer de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF).

Depuis le 1er décembre 2017, il a repris les rênes du Dialogue social européen de la branche rail pour une durée de deux ans.

Votations fédérales du 4 mars : plaidoyer syndical pour un Non à No Billag

« Avec No Billag, le prix à payer est élevé. Pour la formation de l'opinion publique. Pour la cohésion nationale. Mais aussi pour notre porte-monnaie. »

Thomas Zimmermann, responsable de la communication à l'USS



Thomas Zimmermann

Démanteler nos radios et télévisions ?

Nous votons le 4 mars sur l'initiative No Billag. Il ne s'agit pas seulement de savoir si nous continuerons à payer une redevance pour la radio-télévision. L'enjeu est bien plus important. Pour tous les salarié(e)s également. Il s'agit de programmes auxquels on puisse se fier et qui ne sont pas uniquement conçus pour être rentables ou répondre aux intérêts de partis politiques, de certains groupes de la société.

Le 25 novembre 2011, par une matinée grise, Novartis lâche une bombe : la multinationale pharmaceutique veut supprimer 2000 emplois, dont 320 à Prangins (VD). Sans nécessité aucune. La colère gronde alors. Pas seulement celle des personnes concernées. Le Conseil fédéral, le gouvernement et le parlement vaudois ainsi que de larges pans de la population réagissent et soutiennent la lutte qui se soldera par une victoire des employé(e)s de Novartis et de leur syndicat. Les emplois seront sauvés.

Milliers de places de travail en danger

Changement de scène. Mars 2017. Cent vingt employé(e)s de la SSR et de diverses chaînes de radio-TV discutent de l'initiative No Billag pendant le congrès de leur syndicat SSM. L'atmosphère est tendue. Parce que les professionnels de l'audiovisuel savent parfaitement que si l'initiative est acceptée, leur emploi sera menacé un an plus tard. En tout, 7000 emplois sont directement menacés et 6500 dans des entreprises sous-traitantes. Car sans redevance, les revenus de leurs employeurs s'effondrent : -50 % pour les chaînes locales et -75 % pour

la SSR. N'importe quelle entreprise ferait faillite dans pareille situation. Raison pour laquelle les employé(e)s de la SSR ont décidé de se battre pour leurs emplois. Ils ont en outre constitué des réserves pour les luttes à venir. Alors que les employé(e)s de Novartis se sont attiré une large sympathie, dans le cas de No Billag, beaucoup de médias critiquent la moindre déclaration des personnes concernées, un parti pris totalement inapproprié dans une campagne de votation. Mais pour nous syndicalistes, il est évident que si nos emplois sont supprimés sans raison,

nous nous défendons. Et les autres syndicats soutiennent les collègues menacés.

Destruction du service public

No Billag détruirait non seulement des milliers d'emplois. Mais en plus, une partie importante du service public serait dans l'œil du cyclone, un service dont la société bénéficie et que le marché ne pourrait à lui seul financer. La radio et surtout la télévision coûtent cher à la production. Les marchés en Suisse sont très petits. Raison pour laquelle la publicité rapporte trop peu pour produire un large programme offrant de l'information et du

divertissement dans les quatre régions linguistiques. Sans ce service public, un programme de base commercial pourrait subsister en Suisse alémanique. Mais ce serait la fin des programmes en Suisse romande, au Tessin et dans les Grisons.

SSR : ni à gauche ni à droite

Le mandat clair des médias de service public est également crucial : ils doivent contribuer à la formation de l'opinion et présenter les différents points de vue de manière factuelle. Il est évident qu'ils n'y parviennent pas toujours. Sinon les responsables de la communication de tous les partis, de la droite à la gauche, ainsi que de toutes les grandes organisations ne les accuseraient pas à tour de rôle de faire preuve de partialité. L'USS la première, quand la télévision suisse-allemanique ne pipe mot de la manifestation qui a rassemblé 20 000 per-

sonnes à Berne pour de bonnes retraites.

Mais c'est justement cette voix indépendante qui passe mal auprès des initiants. C'est pour cela qu'ils veulent détruire la radio et la télévision en Suisse. Ce n'est pas une coïncidence si la plupart des initiants sont ultra-libéraux et veulent imposer leur dogme au paysage médiatique aussi. Afin d'influencer ensuite l'opinion publique avec des offres de base.

Prix à payer élevé

Mais le prix à payer est élevé. Pour la formation de l'opinion publique. Pour la cohésion nationale. Mais aussi pour notre porte-monnaie. Car si les chaînes qui bénéficient de la redevance disparaissent, nous devons conclure des abonnements onéreux pour le sport, les films et les autres prestations. Et finalement payer bien plus que les 365 francs par an pour un programme complet avec des informations fiables, du sport suisse, du divertissement et de la culture. Le prix à payer est bien trop élevé. Raison pour laquelle l'USS et ses fédérations comme le SEV disent clairement Non à No Billag.

Thomas Zimmermann, responsable communication, USS



Des films comme 'Ma vie de Courgette' (photo) de Claude Barras donnent un visage au cinéma suisse, et cela aussi à l'étranger (nomination aux Oscars et Golden Globes, et deux César). La SSR soutient de telles productions à hauteur de millions. En cas de 'oui' à l'initiative 'No Billag', le film suisse perdrait l'un de ses plus grands promoteurs. Début janvier, plus de 5000 artistes helvétiques de tous horizons se sont mobilisés pour défendre la SSR. Parmi eux, les cinéastes Ursula Meier (Home), Fernand Melgar et Jean-Stéphane Bron, les humoristes Brigitte Rosset, Thierry Meury et Karim Slama ou les musiciens Alain Morisod, Sophie Hunger et Stephan Eicher.

LA SUISSE ROMANDE A TOUT À PERDRE

Sauvons notre service public radio-TV

La Suisse romande a tout à perdre d'un oui à l'initiative No Billag. Les conséquences seraient dramatiques, tant



pour la RTS que pour les télévisions et radios régionales. Privées de deux tiers de leur revenu, ces médias disparaîtraient inéluctablement, et ceux qui survivraient au massacre ne seraient plus en mesure d'assurer leur mission de service public régional. Quelle chance en tant que Romand(e)s d'avoir des radios et télévisions locales de qualité ! Car nous sommes un tout petit marché pour les entreprises qui gèrent ces

médias de proximité que la publicité ne suffit généralement pas à financer. C'est la raison d'être du système helvétique de la redevance, qui profite pleinement aux Romand(e)s et aux habitants d'autres régions périphériques, comme le Tessin ou les Grisons. La redevance finance non seulement les médias de la SSR, mais aussi une vingtaine de radios et télévisions régionales romandes. Si la Suisse leur accorde cette importance, c'est parce que l'article 93 alinéa 2 de notre Constitution mentionne que « La radio et la télévision contribuent à la formation et au développement culturel, à la libre formation de l'opinion et au divertissement. Elles prennent en considération les particularités du pays et les besoins des cantons. Elles présentent les événements de manière fidèle et reflètent équitablement la diversité des opinions ». Le bon fonctionnement démocratique implique un quatrième pouvoir fort dans toutes les régions linguistiques du pays. Or les médias helvétiques sont déjà dans la tourmente, en particulier la presse écrite qui voit disparaître ses titres et ses médias se concentrer en peu de mains. Et les initiants proposent

d'en rajouter une couche, en asséchant l'offre radio-télévision. En Suisse romande, leur assaut contre le pluralisme des médias menace outre la RTS, 5 télévisions et 8 radios régionales remplissent aussi un rôle de service public important. Sous prétexte que les consommateurs et consommatrices doivent pouvoir choisir ce qu'ils paient, No Billag est en réalité une machine à créer du chômage. En Suisse romande, 4000 emplois au bas mot sont menacés. Près de la moitié concerne la RTS, qui emploie 1243 personnes à Genève et 590 à Lausanne, essentiellement des journalistes et animateurs ou animatrices. Les chaînes privées ne sont pas en reste. Rien que pour les radios régionales romandes, 311 personnes sont sur la sellette, des emplois pourtant formateurs qui servent de tremplin à la jeunesse. Sans oublier tous les autres emplois menacés, car indirectement liés, dans l'audiovisuel, la culture, le commerce local, les services techniques, etc. No Billag, c'est une catastrophe d'un point de vue économique, mais aussi culturel. Le marché romand est bien trop petit pour

pouvoir produire du contenu de service public rentable. Mais il intéresse d'autres acteurs, notamment des chaînes françaises qui se frottent les mains à l'idée de voir disparaître la SSR. Tout comme Google et Facebook, qui prendraient volontiers le relais d'une information qui n'aurait plus rien de régional. La suppression de la redevance pourrait aussi faire le beurre d'un milliardaire, qui déciderait de s'engouffrer dans la brèche en bâtissant un empire médiatique à la Berlusconi au service de ses seuls intérêts personnels. Directement ou indirectement, tous les citoyen(ne)s de ce pays et entreprises romandes profitent de la diversité des programmes radio-TV de qualité. Or le service public médiatique a un coût qu'il faut bien financer. L'ensemble des gouvernements cantonaux romands rejettent l'initiative. Evitons de mettre à mort nos médias régionaux et votons massivement non le 4 mars 2018.

Anne Payot, journaliste, correspondante pour les radios régionales romandes au Palais fédéral de 2002 à 2010.



No Billag: Fin des programmes garantie dans la périphérie

Vers un grounding de la RTS

Nous nous sommes tous déjà énervés au moins une fois contre les CFF. Mais nous ne voulons pas démolir le rail pour autant!

C'est toutefois ce que veut faire l'initiative No-Billag avec la SSR: elle signe l'arrêt de mort d'une offre de radio et de télévision variée et promet, pour les régions périphériques et les minorités linguistiques, des écrans noirs et des radios muettes.

Plus de programme en romanche

«Est-ce que les habitants des Grisons peuvent s'imaginer voter Oui à No Billag?» a demandé Mathias Braendli, rédacteur du journal grison online «GRheute». Voici ma réponse: on peut bien sûr être pour No

Billag en tant qu'habitant des Grisons, mais pas si l'on veut pouvoir continuer à écouter la radio et regarder la télé en romanche. Car si l'initiative No-Billag est acceptée, il n'y aura plus de case départ pour ces programmes.

Protection des minorités

L'objectif central de No Billag n'est pas seulement la suppression du financement par les redevances des offres de radio et de TV. No Billag s'attaque aux valeurs de base de ces médias qui font partie des services publics. Si ces valeurs de référence inscrites à l'alinéa 2 de l'article 93 de la Constitution sont supprimées, non seulement cela nuira au juste équilibre et à la diversité du paysage médiatique, mais surtout les régions périphériques -Grisons, Tessin et Suisse romande - en pâtiront.

Non seulement la SSR est en danger mais aussi les privés

On s'énerve parfois contre la SSR, tout comme on le fait contre les CFF. Mais le fait est que tous deux constituent en Suisse un élément important et représentent notre pays: qu'il s'agisse de «Temps présent», «Forum», «Sport dimanche», «Passe-moi les jumelles», «26 Minutes», les «Coups de coeur d'Alain Morisod», «Mise au point» ou «Infrarouge». De même pour la diffusion de la Champions League ou la Coupe Spengler... Et tout comme les CFF, la SSR crée des postes de travail dans toute la Suisse, même si ceux-ci ne sont pas rentables d'un point de vue purement économique, comme au canton des Grisons. En Suisse romande, 4000 emplois au bas mot sont menacés. La RTS fournit dans

plein temps. La redevance finance aussi les télévisions locales sous convention. La redevance représente 330 emplois dans les radios et TV régionales et 2000 sont induits dans des entreprises romandes. La Télé, par exemple, c'est 47 emplois-Enlever à la SSR et aux chaînes locales les moyens de leur action, c'est mettre le feu aux six chaînes de la RTS mais aussi à 5 télévisions et 8 radios régionales: La Télé, Léman Bleu, Radio Cité, Canal Alpha, Canal 3, Canal 9, Radio Chablais, TeleBilingue, Radio Fribourg, RFJ, Rhône FM, RJB et RTN (voir carte ci-dessous). Bien sûr, toutes les émissions de la SSR ne sont pas du goût de tout un chacun. Mais avec No Billag nous ne votons pas sur nos goûts et couleurs (ni sur le montant de la redevance d'ailleurs). Par contre nous sig-

nons la fin des radios et télévisions financées par la redevance. Ainsi la SSR multilingue resterait muette et aveugle et ce serait aussi la fin des radios et télévisions privées qui sont profondément ancrées dans les régions. Celui qui en aura les moyens et une bonne place sur le marché pourra ensuite obtenir une concession pour exploiter une radio et une télévision qui répondra à ses propres désirs. Mais on peut s'imaginer un tel cas de figure tout au plus en Suisse alémanique. Ailleurs, le programme s'apparentera plutôt à du pur commerce et des fake news. Et dans les régions périphériques, comme en Suisse romande, au Tessin ou en Engadine, le résultat sera un écran vide, et la fin des programmes.

Peter Peyer, secrétaire régional SEV Coire

L'initiative No Billag menace 13 500 emplois

Un Oui à No Billag n'aurait pas seulement des conséquences désastreuses sur les plans étatique, démocratique, régional, linguistique et médiatique. Si l'initiative était acceptée, elle aurait aussi des répercussions existentielles sur celles et ceux qui travaillent dans la culture et les médias: 13 500 emplois et 1,8 milliards de francs sont en jeu. Une dégradation des conditions de travail ferait aussi baisser la qualité des médias.

L'acceptation de l'initiative le 4 mars signerait la fin de la SSR telle que nous la connaissons. Une petite partie de ses 6000 employé(e)s pourraient conserver leur emploi, et encore. Les employé(e)s des 34 radios et télévisions locales et privées (voir carte ci-contre) qui actuellement reçoivent 67,5 millions de la redevance connaîtraient le même sort. Si les chaînes privées ne parvenaient pas à trouver très rapidement des sources de financement, 900 autres emplois

équivalents plein temps seraient aussi menacés.

Les acteurs culturels seraient aussi fortement mis sous pression par No Billag. Non seulement le cinéma devrait se passer des créneaux horaires favorables que lui offre la télévision, mais aussi de 27,5 millions de francs par an. Le Pacte de l'audiovisuel qui règle la collaboration entre la SSR et la branche du cinéma suisse depuis 1997 disparaîtrait. Sans ce soutien, des films comme «Home», «Ma vie de courgette» ou des productions télévisuelles comme «Anomalie» ou «Quartier des banques» ne seraient plus tournés.

L'institut de recherche BAK Basel a calculé en 2016 les effets économiques du service public financé par la redevance. Résumé: «Pour chaque franc créé directement par des activités de production des médias de service public, 90 centimes de plus sont générés dans d'autres entreprises.» La

création de valeur s'élève, selon l'étude, à 1,8 milliard de francs. Aux emplois directs de la SSR et des radios/télévisions privées, s'ajoutent encore au moins autant d'emplois indirectement dépendants de la redevance. En tout, 13 500 personnes occupent des postes générés par le service public financé par la redevance. L'industrie audiovisuelle suisse

s'atrophierait très nettement en cas d'acceptation, et ne pourrait plus offrir un revenu qu'à peu de ces personnes.

Le naufrage de la SSR et des chaînes locales privées qui bénéficient d'une part de la redevance menace aussi les deux dernières conventions collectives de travail dans le domaine des

médias. Avec la disparition de la SSR, les conditions de formation et de travail se dégraderaient massivement, ce qui, à relativement brève échéance, se reflèterait dans une baisse de la qualité du journalisme.

Melanie Berner, responsable politique des médias SSM



Journée de la branche navigation à Lucerne

Les matelots en rangs serrés



Les «pirates» du Lac Majeur à Lucerne, accompagnés du secrétaire SEV Angelo Stroppini (2e à gauche) et de Pietro Gianolli (derrière), présent en tant que traducteur.

Beau temps, mais conditions de travail mitigées: c'est la formule qui convient pour définir la navigation en Suisse durant l'été écoulé.

Ils sont tous venus: les matelots et capitaines du Lac Léman, du Lac de Constance, du Walensee, du Lac de Zurich, des Trois-lacs et des lacs de l'Oberland bernois. Et les matelots du Lac Majeur ont traversé le Gothard pour rejoindre leurs collègues du Lac des Quatre-Cantons qui ont organisé la journée. En tout, avec les professionnels du SEV, 50 personnes étaient présentes. Seule une délégation du Lac de Lugano manquait à l'appel. Les rangs ne se sont pas serrés seulement à bord du «Weggis» où l'assemblée a eu lieu, mais aussi au sens figuré parmi les syndicalistes qui ont profité de faire de nombreux échanges.

OLDT en consultation

La vice-présidente Barbara Spalinger a expliqué les nouveautés dans la LDT. Après la révision de la loi décidée l'année passée par les instances politiques, il s'agit maintenant de faire les adaptations nécessaires dans l'ordonnance qui se trouve actuellement en consultation. Ce qui pourrait être nouveau, c'est qu'on ne différen-

ciera plus les pauses prises à l'extérieur des autres pauses. Il y aura probablement un supplément pour toutes les pauses dès la 61ème minute ou si deux pauses ou plus sont prévues dans un tour. 20 dimanches de repos sont garantis, dont au moins quatre durant la saison d'été et un week-end plein, soit le samedi et le dimanche. Le travail ininterrompu pourra durer au maximum cinq heures et demie et le tour de service pourra aller jusqu'à 15 heures, moyennant des dérogations. Les pauses à bord seront limitées à 60 minutes. Toutes ces prescriptions sont mises en consultation et entreront en vigueur probablement au changement d'horaire à fin 2018.

Positif: la solidarité

Le président VPT Gilbert D'Alessandro est un invité fidèle de la journée de la navigation. Dans son mot de bienvenue, il a félicité les matelots pour la bonne ambiance qui règne parmi les équipages. Il rappelle que sur les bateaux, il est nécessaire que tout le monde travaille main dans la main. Il en arrive bien sûr au thème principal: la grève sur le Lac Majeur l'été passé. «Une grève n'est pas une partie de plaisir», nous le savons, une grève peut se terminer rapidement mais les répercussions sur le personnel sont lourdes: soucis financiers,

problèmes de santé, insomnies sont cités en exemple par D'Alessandro. Tous les employés ont participé à la grève sur le Lac Majeur, qui a été soutenue par toutes les sections SEV de toutes les branches, dans toute la Suisse. On a fait la grève avec dignité, tout a bien fonctionné et les choses se sont déroulées de manière démocratique. Les matelots ont été soutenus par les secrétaires SEV du Tessin et du secrétariat central. C'est une bonne chose que le SEV ait une certaine expérience des grèves, toutefois il utilise ce moyen de lutte ultime avec toutes les réserves nécessaires, et de manière intelligente. Naturellement le recrutement des membres a aussi été mentionné. La tendance est bonne à la VPT, mais le recrutement de nouveaux membres reste un thème d'actualité. Il est en outre très important de parvenir à conserver nos membres.

Négociations difficiles

Les éléments sont clairs pour Angelo Stroppini, le secrétaire SEV du Tessin qui a mené la grève aux côtés du personnel. Il a rappelé qu'un syndicat doit pouvoir se concentrer sur les conditions de travail tout en prenant en considération les diverses émotions et sentiments de chacun. Il a remercié tous les matelots pour leur solidarité. La population et les

touristes aussi ont compris les raisons de cette grève.

Depuis la fin de la grève, des négociations sont en cours et elles sont rendues difficiles par le fait qu'il n'y a pas qu'un seul interlocuteur: en effet mis à part l'entreprise, il y a aussi l'OFT et le canton. Ce fut une grande déception d'apprendre que le consortium qui devait être responsable de la navigation sur le Lac Majeur n'a pas pu débiter son activité comme prévu «pour des raisons techniques». Les négociations qui sont en cours actuellement se déroulent sans la présence des médias, afin de tenter de débloquer la situation. Gianluca Carini, délégué des grévistes, a remercié ses collègues des autres lacs. «Nous avons fait la grève car nous étions convaincus de nous battre pour une cause juste» a-t-il déclaré. Il a été acclamé par une «standing ovation».

«Guerre froide» dans l'Est

Felix Birchler, secrétaire SEV à St-Gall responsable également de la navigation sur le Lac de Constance et le Lac inférieur, a fait part d'une «extrême tension». Le SEV est en situation de «guerre froide» avec ces compagnies. Une CCT d'entreprise protégeait le personnel de manière adéquate mais la direction a refusé le dialogue et les représentants de l'employeur ont dû être forcés par le SEV à

participer aux négociations qui s'ouvrent maintenant.

429 nouvelles adhésions

Le recrutement des membres est un thème constant aussi à la VPT. René Schnegg, le nouveau responsable du recrutement de la sous-fédération, a présenté des chiffres intéressants. La VPT a réussi à augmenter légèrement son effectif des membres durant l'année écoulée, ceci grâce à quelques sections actives. Pour l'année prochaine, René Schnegg a fixé comme objectif que chaque section recrute au moins trois nouveaux membres, et que les démissions soient réduites de dix pour-cent.

Salaires et Swisspass

Lors du traditionnel «vidage de sac», les gens ont abordé surtout la question des salaires. Les augmentations générales ou individuelles et les primes varient considérablement. L'introduction du SwissPass est liée à des difficultés dans pratiquement toutes les compagnies où ce pass est accepté. Les matelots ont évoqué les problèmes de connexion et autres déficiences techniques qui compliquent le contrôle des cartes en plastique. Au moins certaines compagnies de navigation octroient des soutiens pour les contrôles supplémentaires que cela provoque. pan.

13e Congrès des femmes USS

Les salaires ont de la valeur



La protestation arrive sur la Theaterplatz (BE). La parité salariale ne peut plus attendre !

Travailler moins pour travailler tous. Une vieille revendication ressuscitée au Congrès des femmes USS à Berne les 19 et 20 janvier, qui demandent la semaine de 35h et revendiquent encore et toujours l'égalité salariale.

Après une journée de travail, la pluie, le vent et le froid ne freinent pas les 240 déléguées réunies à l'Helvetiaplatz et qui se dirigent vers la Theater-

platz. Une mise en scène pour défendre l'égalité salariale, comme prévue par la Constitution depuis le 14 juin 1981. Les femmes de l'USS invitent le parlement à être plus courageux que la Commission des Etats qui traite la révision de la loi sur l'Egalité. Car la Suisse est bien loin de l'Islande où l'égalité des salaires est une obligation légale. Depuis ce mois de janvier, les entreprises de plus de 25 employés devront démontrer, documents à l'appui que l'égalité salariale est respectée. Sinon, l'amende sera de mise.

En Suisse, la révision de la loi que propose le Conseil fédéral est bien moins contraignante, même s'il renforce les mesures contre la discrimination. Des discriminations condamnées par une résolution votée à l'unanimité. Les femmes de l'USS demandent que leur soit rendu « leur argent ». Parce que, depuis des décennies, elles gagnent quelque 20% de moins que les hommes. Aussi parce qu'elles effectuent la majorité du travail non rémunéré, parce que les emplois typiquement féminins sont moins valorisés et parce que le plafond de verre les empêche de faire carrière. La ré-

solution demande que «soient sanctionnées les entreprises qui n'analysent pas correctement les salaires qu'elles versent ou qui discriminent les femmes». Et que les syndicats soient intégrés dans l'implémentation de l'égalité, au niveau fédéral et au niveau des entreprises.

Les femmes veulent aussi que leur temps ait plus de valeur. Elles revendiquent donc une réduction générale du temps de travail à 35 heures sans baisse des prestations, ni de pertes pour les plus bas salaires. La Suède a déjà fait un pas dans ce sens avec un projet pilote, présenté par la syndicaliste Elinor Odeberg.

Les déléguées USS demandent aussi que le travail du dimanche et le travail de nuit demeurent des exceptions et que soit respecté l'enregistrement du temps de travail ainsi que les règles concernant les pauses, à domicile aussi. Elles ont aussi dit niet à la journée de travail 24h/24h. Pas de déréglementation des horaires d'ouvertures des magasins et des services. Enfin, elles exigent des règles de protections claires face à transformation digitale du monde du travail.

Françoise Gehring

Conférence de presse annuelle de l'USS

La reprise doit profiter aux salarié-e-s !

L'Union Syndicale Suisse (USS) a tenu sa conférence de presse annuelle sur fond de reprise économique. Une grande partie de l'intervention de son président Paul Rechsteiner a concerné le maintien du niveau des rentes. Comme aucune solution politique ne se dessine, l'USS demande à la Banque nationale de verser les recettes encaissées avec les intérêts négatifs au 2e pilier. L'USS a rappelé son rejet de l'élévation de 64 à 65 ans de l'âge de la retraite des femmes et plaide pour une véritable égalité salariale: «Les mesures facultatives ne suffisent plus». Autre point fort de la conférence, l'évolution économique positive qui doit maintenant être utilisée pour résoudre les problèmes des salarié-e-s. La reprise doit leur appartenir. Dans ce contexte, la durée du travail doit de nouveau diminuer. Depuis 2013, le temps de travail d'une personne employée à plein temps a augmenté de quasiment une demi-semaine. C'est absurde alors que le chômage est bien trop élevé. «Les gains de productivité doivent se répercuter par une augmentation des salaires et une réduction du temps de travail des salarié-e-s» plaide l'USS.

ysa

MOVENDO

Movendo, institut de formation de l'Union syndicale suisse (USS), propose des formations continues pour les membres et le personnel des syndicats ainsi que pour toute autre personne intéressée dans la Suisse entière.

Pour la direction de Movendo, nous recherchons pour le 1er septembre 2018 ou une date à convenir

Une directrice ou un directeur d'institut (80% à 100%).

Les candidatures en top-sharing seront également examinées.

Plus de renseignements sous www.movendo.ch.

Merci de transmettre votre dossier de candidature complet avant le 9 février 2018 à: Movendo, Corinne Schärer, Présidente, Monbijoustrasse 61, 3007 Berne. Pour tout renseignement: 079 219 94 20

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Tirage: 10 404 ex. (total 42 010 ex.), certifié REMP au 24.10.2016

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Vivian Bologna (rédacteur en chef), Peter Anliker, Pascal Fiscalini, Markus Fischer, Françoise Gehring, Jörg Matter, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Karin Taglang

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

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

Annonces: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrütli 44, 8712 Stäfa; téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00; kontakt@fachmedien.ch, www.fachmedien.ch

Pré-press: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch

Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau
www.mittellandzeitungsdruck.ch

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 22 février 2018. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 15 février à 10h.

Pour les annonces, le délai est fixé au 13 février à 10h.

MERCI NANI

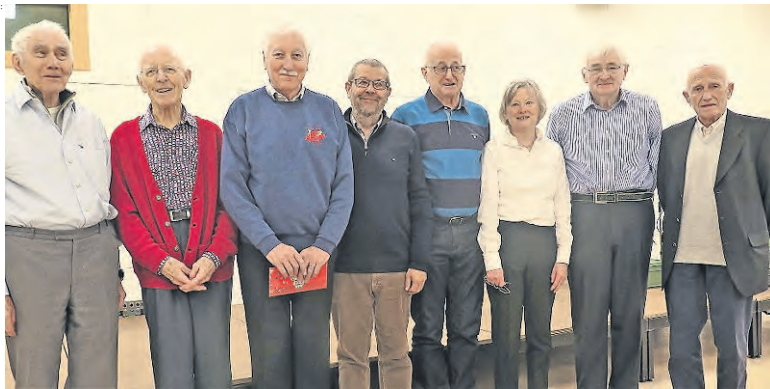
Militante passionnée du SEV, féministe, généreuse, battante, Nani Moras, a pris congé de la Commis-



sion des femmes USS après lui avoir tant donné, aussi comme co-présidente. Elle laissera un grand vide pour sa capacité à créer des ponts entre les cultures. Tu nous manqueras énormément Nani!

fg

■ Fête de Noël de la PV Genève 70 ans de SEV, ça se fête!



De g à dr : T. Zweifel, A. Ansermet, R. Burkhard, G. Macheret, A. Antenen, R. Wattenhofer, JP. Challand, G. Herpich

Dès 10h30, le comité accueille à l'UOG les 110 collègues inscrits. Le président Serge Anet nous parle d'une brève actualité syndicale avant de rendre hommage à nos jubilaires SEV-PV : 40 ans Paul Maffli, 50 ans Jean-Claude Chabloz, Gérard Macheret, Bernard Pache, 60 ans Jean-Pierre Challand, Georges Herpich, Thomas Zweifel, 70 ans! Arnold Ansermet.

Hommage aux membres du comité qui ont remis leur mandat à fin 2016:

Rita Wattenhofer, Alfred Antenen dit «Ki-

ki» et Robert Burkhard dit «Bob». Tous trois ont consacré plus de 9 ans à notre PV. Ces 3 nouveaux «retraités» nous ont aidés pour le 100e en 2016 et ont donné la main aux nouveaux membres du comité pour leur mise en selle.

Merci à l'orchestre Arpège pour l'accompagnement musical apprécié. Les 2 francs retenus à chaque convive seront doublés par la caisse de section et 450 fr. seront versés cette année à la Chaîne du Bonheur.

Le secrétaire Roger Tacheron

■ Commission centrale PV Non à la suppression de la redevance

No Billag signifierait la fin des émissions que nous aimons – aussi celles de la radio.

Sans redevance, les émissions de radio et de télévision de la SSR disparaîtraient, comme disparaîtraient aussi une grande partie des émissions des radios et télévisions locales. Avec elles disparaîtrait une information neutre et indépendante par les médias électroniques et ainsi la base de la formation démocratique de l'opinion (voir notre dossier No Billag, pp. 8-10).

Lors de la votation du 4 mars, la question posée n'est pas celle des 365 francs de redevance par année. Certes: pour un petit budget c'est une somme importante. Cette facture est douloureuse en particulier pour les jeunes qui financent leur formation par de petits jobs mais aussi pour les pensionnés qui doivent se débrouiller avec une rente modeste.

Mais il s'agit bien plus de la prestation que nous recevons pour cette redevance : les nombreux programmes de radio et de télévision, la plupart fournis par la SSR, sans oublier le rôle des radios et des télévisions privées.

Il se plante, celui qui se figure qu'il y aurait encore de telles offres si l'initiative était acceptée. Imaginez que les CFF perdent trois quarts de leurs recettes d'un seul coup: les trains seraient arrêtés, les voies seraient rongées par la rouille. Et nous-mêmes: comment maintenir notre train de vie, acheter les choses essentielles si nous n'avions plus qu'un quart de nos revenus?

Jean-François Rime, le magicien de l'Union suisse des arts et métiers (USAM), prétend que la SSR trouverait d'autres moyens de financer ses programmes. Pour ce qui est de la crédibilité de l'USAM, souvenons-nous de la votation d'il y a deux ans sur la Loi sur la radio et la télévision : elle prédisait que la redevance passerait à 1000 francs. Nous savons aujourd'hui qu'elle va baisser à 365 francs.

La réalité, c'est qu'en cas de OUI à l'initiative, les concessions seraient mises aux enchères. Cela signifie que des gens riches, très riches pourraient sans vergogne diffuser leurs opinions et leurs positions – car les directives sur une information loyale et qui tienne compte de manière appropriée des minorités seraient aussi supprimées en cas de oui à l'initiative.

Sections

**Mercredi
14 mars**

■ VPT TN

Assemblée de printemps

Restaurant du
Cercle National à
20h15
Neuchâtel

Chères, chers membres actifs et retraités, vous êtes tous convoqués à notre Assemblée générale de printemps.

L'ordre du jour et affiché dans les divers locaux transN et à été envoyé à nos fidèles retraités.

Pensionné-e-s

Judi 8 février ■ PV Jura

Marche

Le responsable Emile Lachat sera absent. Veuillez svp vous annoncer au collègue : Michel Monin Tavannes tél. 032 481 47 69 D'avance merci

Le comité

Judi 8 mars ■ PV Valais

10h30
Salle communale
Martigny

Assemblée générale

Le repas pris en commun vous est proposé au prix de 30 fr. (apéritif, menu, boissons et café). Brigue départ 09h03, Sion 09h45, Martigny arrivée 10h08. Monthey départ 9h48, St-Maurice départ 10h03, Martigny arrivée 10h16. Notre orateur sera M. Yann Tornare, Directeur de Pro Senectute Valais. Le comité espère une forte affluence. Inscriptions via le formulaire d'inscription ou par téléphone au 079 223 00 63 ou par e-mail à romona@bluewin.ch (Jean-Maurice Monay)

Décès

Autier Gaston, méc. man., Carouge; décédé dans sa 90e année. PV Genève.

Barraud André, Cond/ctr pens, Vevey; décédé dans sa 90e année. VPT TL.

Berger Rita, veuve de Max, Ried-Brig; décédée dans sa 92e année. PV Valais.

Boraley Georges, Cond tracteur s/rail, Bex; décédé dans sa 88e année. PV Vaud.

Bortis Irene, Fiesch; décédée dans sa 69e année. PV Valais.

Bourrecoud Aimé, Petit-Lancy; décédé dans sa 90e année. VPT TPG Retraité(e)s.

Cicali Jean-Pierre Lausanne; décédé dans sa 76e année. VPT TL.

Compondu Pierre, méc. man., Yverdon; décédé dans sa 86e année. PV Vaud.

Duruz Marcel, enclencheur, Lausanne; décédé dans sa 87e année. PV Vaud.

Gallandat Claudine, veuve d'Albert, Payerne; décédée dans sa 93e année. PV Vaud.

Genevaz Nelly, veuve de Francis, La Praz; décédée dans sa 88e année. PV Vaud.

Gerber Jean-Pierre, Aiguilleur de pav, Châtelaine; décédé dans sa 88e année. PV Genève.

Hautier Gabriel, Eclépens; décédé dans sa 95e année. PV Vaud.

Hermann Hélène, veuve de Robert, Puidoux; décédée dans sa 93e année. PV Vaud.

Hischier Meinrad, Brig; décédé dans sa 90e année. PV Valais.

Humbert Roland, aide d'atelier TPF, Wallenried; décédé dans sa 58e année. VPT tpf Réseau urbain.

Kernen Emile, visit spéc pens, Renens VD; décédé dans sa 97e année. PV Vaud.

Krummenacher Jean-Claude, chef de train, Berne; décédé dans sa 87e année. PV Bern.

Loup Emma, veuve d'Alfred, Nyon; décédée dans sa 79e année. PV Vaud.

Lugon Georges, opérateur, Sierre; décédé dans sa 69e année. PV Valais.

Mariller Jean-Claude, chef de district, Sion; décédé dans sa 88e année. PV Valais.

Meylan Jean-Pierre, assistant technique, Yverdon; décédé dans sa 74e année. PV Vaud.

Nicolet Louis, Chailly-Montreux; décédé dans sa 96e année. PV Vaud.

Perriard Germaine, veuve d'Ernest, Fribourg; décédée dans sa 95e année. PV Fribourg.

Plancherel Roland, Neuchâtel; décédé dans sa 72e année. VPT Neuchâtel TN.

Rapin Annie, veuve de Frédéric, Corcelles-près-Payerne; décédée dans sa 88e année. PV Vaud.

Rossier René, contremaître, Yverdon; décédé dans sa 84e année. PV Vaud.

Salzmann Ida, veuve de Bernhard, Naters; décédé dans sa 84e année PV Valais.

Schneuwly Claudine, veuve d'Arthur, Fribourg; décédée dans sa 89e année. PV Fribourg.

Seydoux Yvonne, veuve de Joseph, Vuadens; décédée dans sa 99e année. PV Fribourg.

Steiner Heinz, Bienne; décédé dans sa 81e année. PV Bienne.

Stempfel Cecile, veuve d'Albin, Fribourg; décédée dans sa 93e année. PV Fribourg.

Vaucher Helene, veuve de Felicien, Domdidier; décédée dans sa 97e année. PV Fribourg.

Wessner Jeanne, veuve de Willy, Bienne; décédé dans sa 90e année. PV Bienne.

Zuercher Alfred, Vicques; décédé dans sa 97e année. PV Jura.

■ ZPV

«Nous nous préoccupons du futur»

De nombreux thèmes brûlants sont au coeur de l'actualité de la ZPV: profils professionnels, accompagnement 2020 ou rajeunissement de la sous-fédération!

En ce qui concerne le groupe de travail sur les processus de répartition, on en est arrivé à la conclusion que le groupe compte trop de participants.

Après discussion, tout le monde était d'accord de réduire le nombre de participants afin de pouvoir continuer. Les choses devraient ensuite aller mieux. Les membres du groupe de travail sont confiants.

Certaines choses bougent pour les profils professionnels mais il reste encore beaucoup de points à clarifier. Il faut trouver des appellations adéquates pour les fonctions du personnel des trains, et la ZPV propose les désignations suivantes: chef de train, contrôleur, chef

de personnel des trains. Nous gardons d'autres alternatives en réserve.

Accompagnement 2020

Concernant l'accompagnement de la clientèle 2020, VM aimerait structurer les prestations de manière plus flexible. Nos revendications ont été transmises. Dans quelle mesure peut-on flexibiliser le double accompagnement? Les CFF aimeraient introduire les prestations CT et les prestations de contrôleur flexibles.

En fin d'année, il y a eu un échange très constructif. Les trains critiques, la sécurité, la planification et divers projets liés étaient à l'ordre du jour lors des discussions. Mais comment introduire les prestations flexibles que préconisent les CFF? Le workshop stratégique de la ZPV a défini les bases de la requête écrite: ICN doubles, trains longue distance, trains avec modules, trains avec module jumbo, plusieurs parties de train, trains critiques, trains avec plus de six voitures.

Jeunesse et recrutement

Nous aimerions promouvoir le recrutement ainsi que la jeunesse. Pour cette raison, des workshops sont organisés sur ces thèmes. Des événements sont mis sur pieds avec des tables rondes, ainsi que des actions de remerciement. SOPRE reste un thème qui suscite le mécontentement. Une rencontre au sommet doit avoir lieu avec la LPV, le SEV, le VSLF ainsi qu'Andreas Meyer et Markus Jordi. Nous déciderons ensuite comment continuer. Notre représentant de la jeunesse Roman Schefer se retire avec effet immédiat car il débute une formation continue. La fonction de représentant de la jeunesse est donc mise au concours.

Nous remercions la Commission centrale et le Comité central pour l'excellent travail fourni durant l'année et espérons garder cet esprit constructif en 2018, car ce sera une année difficile et très importante pour la ZPV.

Le secrétaire ad int.

Roger Tschirky

■ Commission centrale RPV

Quel avenir pour LISA?

La commission centrale s'est réunie en décembre pour sa séance ordinaire. Au menu: les profils professionnels, Lisa et Valida.

Le chef production CFF Cargo Jon Bisaz, en fonction depuis mai 2015, quitte l'entreprise. Son successeur dès le mois de décembre est Jürgen Mues. Une rencontre avec la direction RCP CFF Cargo est prévue, les thèmes suivants seront discutés: la radio LISA et les rotations annuelles.

Nouveaux profils professionnels

Pour les nouveaux profils professionnels P-OP-ZBS, la plupart des nouveaux contrats de travail ont été signés et retournés. Une adaptation dans le nouveau contrat de travail des nouveaux mécaniciens de locs cat. A pour la préparation des trains est que lorsque le mécanicien de locs ne réussit

pas l'examen pour la cat. A préparation des trains, il peut repasser cet examen et s'il échoue encore une fois, il peut quand même rester à P-OP-ZBS, son contrat de travail n'est pas résilié.

Automatisation en phase test

Chez Cargo, au début décembre une phase test a eu lieu concernant l'automatisation (numérisation). Une entreprise a présenté son projet de caméra sur les locomotives de manoeuvre. Les invitations et les dates des conférences des sections nous sont parvenues. Les présidents de toutes les sections sont invités à participer aux conférences des sections. On parlera des objectifs et stratégies SEV ainsi que des thèmes suivants: points forts de l'année 2018, service de la communication SEV, thèmes et domaines des sections, informations des régions et des commissions.

Et LISA ?

L'utilisation de la radio LISA à CFF Cargo est suspendue depuis le 01.11.17. Cette mesure a amené du mécontentement au niveau du groupe CFF et du team de projet LISA.

La rencontre du 28 novembre 17 entre la direction CFF Cargo et la direction du projet LISA a eu lieu. Nous ne savons pas quelles mesures sont ressorties de cette rencontre.

Situation intermédiaire des inscriptions Valida:

Inscriptions attendues en 2016: 200
Inscriptions reçues 181,
Utilisation / potentiel: 90.5%.
Pour 2017, les chiffres sont 140, 136, 97,1%

L'OFT n'a pas octroyé de concession à Domo Reisen pour le prochain changement d'horaire.

Le président central remercie les personnes présentes pour l'année écoulée et la bonne collaboration.

Service de presse RPV

■ Commission centrale LPV

Sopre, cette catastrophe!

Sopre, mais aussi la sollicitation globale dans la cabine de conduite étaient au coeur des discussions de la commission centrale LPV.

Depuis plus d'une année, la LPV a intégré son « papier Sécurité » dans la discussion sur la sécurité aux CFF. Nous avons rendu attentif à la sollicitation globale qui prévaut dans la cabine de conduite. Les informations acoustiques et optiques sont en hausse, elles exigent une interprétation immédiate, souvent un éclaircissement de la plausibilité et une réaction

correcte et sûre. Les mécaniciens de locomotive se trouvent toujours à la fin d'un tel enchaînement, ce sont eux qui font les frais d'une erreur de jugement provoquée par une situation antérieure lacunaire. Et lorsqu'on épargne sur le dernier filet de sécurité, comme ce fut le cas à Granges-Marnand, ce sont nous les coupables et les CFF échappent ainsi à leurs responsabilités.

Priorité à la sécurité

C'est la raison pour laquelle nous avons exigé une expertise sur la sollicitation globale dans la cabine de conduite qui a été refusée par les CFF sous le motif qu'il en existe déjà

une; ils ont aussi évoqué le nouveau projet d'automatisation dans la cabine de conduite. Nous sommes sceptiques quant aux effets bénéfiques attendus de ce projet et continuerons à veiller à ce que la sécurité ne soit pas un vain mot mais qu'elle soit bien réelle. L'autoprotection continue à être prioritaire.

Sopre

Un autre grand thème était et reste l'introduction de Sopre à CFF Voyageurs (voir en page 15). Comme nous l'avons appris par différentes sources, tout ne s'est pas déroulé, et de loin, de façon optimale, disons même que ce fut plutôt une ca-

tastrophe. A ce sujet, la LPV a donné des informations détaillées à ses membres.

Examen linguistique

Le thème de l'examen linguistique est toujours brûlant, des informations contradictoires sont toujours en circulation. Et le niveau définitif soumis à examen n'est pas encore entièrement transposé dans le programme de formation.

Chez Cargo International, après un long temps de négociation, une solution acceptable pour tous les parties a pu être trouvée avec une « nouvelle » convention (règle 50/50). Des renseignements détaillés suivront ultérieurement.

Au BLS, une première séance a eu lieu sur la réglementation des pauses. Dorénavant, lors des tours Cargo, de courtes pauses d'au moins 40 minutes devraient être possibles sur des trajets de service. Aussi chez P et C, des pauses entre 30 min. et 1h15 devraient dorénavant être planifiables. La longueur des pauses comporte encore une différence par rapport à la décision de l'assemblée des membres de septembre 2017.

Et pour le RhB, la stratégie du personnel des locs atteint gentiment la dernière ligne droite bien que diverses choses doivent encore être concrétisées.

Marcel Maurer

Finissons-en avec ce cauchemar sans fin

LPV exige l'abandon de Sopre

Depuis novembre 2017, le logiciel Sopre est source de chaos et de colère au niveau de la planification et de la répartition du personnel des locs aux CFF et on ne peut pas s'attendre à de véritables améliorations.

Les CFF veulent décider seulement à fin avril de l'avenir du système, et continuer à l'utiliser au minimum jusqu'au changement d'horaire en décembre 2018 ! Mais les problèmes s'accumulent pour les collaboratrices et collaborateurs qui doivent travailler avec Sopre au quotidien, et leur patience est arrivée aux limites. C'est pourquoi le SEV et la sous-fédération LPV exigent des CFF qu'ils regardent enfin la réalité en face et qu'ils renoncent à utiliser Sopre.

Aux limites du supportable

Les problèmes avec Sopre sont une histoire sans fin: les CFF et le fournisseur y travaillent depuis plus de six ans! En

juin 2016, lors de l'introduction pour la planification et la répartition du personnel des trains, de grandes difficultés ont surgi qui n'ont à ce jour pas encore été totalement résolues. Malgré cela, Sopre a été introduit en novembre auprès du personnel des locs bien que les conditions-cadre y soient encore plus complexes. Les performances insuffisantes (lenteur du programme) et la mauvaise qualité des informations n'ont pas tardé à amener les régulateurs et le personnel des locs aux limites du supportable, tant sur le plan psychique que physique. «Ce sont la stabilité de l'horaire et la santé du personnel qui sont en jeu!» prévient Jürg Hurni, le secrétaire syndical SEV en charge du dossier.

Nouveaux problèmes

«En relation avec Sopre il y a également de nouveaux problèmes avec l'app LEA (Lokführer Electronic Assistant), en conséquence toutes les informations sur les tours doivent faire l'objet de recherches fastidieuses dans divers



Voilà comment les mécaniciens de locs voient la voie. L'App (au premier plan) ne devrait montrer que «Halte» si le signal est fermé...

programmes et sur des sites internet» explique Hans-Rudolf Schürch, président central de la SF du personnel des locomotives (LPV) du SEV.

Cul-de-sac

«En plus, Sopre n'est pas en mesure de représenter correctement les tours de service effectués, les dispositions légales sur le temps de travail et celles de la convention collective de travail (CCT) actuelle» poursuit Jürg Hurni. «Il ne faut pas oublier que dans les mois à venir, nous allons négocier le renouvellement de la CCT. On peut dès lors craindre que le chaos atteindra son paroxysme lorsqu'il faudra introduire les nouvelles dispositions dans un système qui ne fonctionne déjà pas. Les CFF doivent assumer de suite les conséquences des problèmes liés à Sopre. Lorsque l'on s'engage dans un cul-de-sac, on doit avoir non seulement le bon sens mais aussi le courage de s'arrêter et de faire marche arrière avant de foncer dans le mur!»

SEV

Photomystère: «Où cette photo a-t-elle été prise?»



Le concours de **contact.sev**

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

Le ou la gagnant-e sera tiré-e au sort parmi les réponses correctes et gagnera un **canif «Outrider» au look SEV.**

Solution du concours paru dans **contact.sev** n° 021:

La photo montrait une partie de la marquise de la gare de Lausanne. Photo plus grande à voir sur : www.sev-online.ch.

Le sort a désigné **André Berger, Genève, membre PV Genève.**

Il gagne des chèques Reka d'une valeur de 40 francs.

Conditions de participation

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

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

Sur Internet Rendez-vous sur notre site www.sev-online.ch, cliquez sur l'encadré Photomystère qui se trouve à droite sous l'agenda et remplissez le formulaire. Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

Dernier délai de réception des réponses: mercredi 14 février.

Tirage limité:
1882 exemplaires

LES HÉROÏNES DE FER DU GOTHARD

Quatre générations de locomotives du Gothard
réunies dans une luxueuse horloge

Avec bruit
de train

CE TRAIN
TOURNE

À CHAQUE HEURE



H: 15,4 cm • L: 26,6 cm • Profondeur: 16 cm
Fonctionne avec 3 piles «AA»
(non comprises dans la livraison)

Prix du produit: Fr. 199.80
ou 3 mensualités à Fr. 66.60
(+ Fr. 11.90 Expédition et Service)

- Peinte à la main
- En très belle pâte à sculpter
- Tirage limité: 1882 exemplaires
- Avec certificat d'authenticité
- Mécanisme à quartz de grande valeur
- Exclusivement chez Bradford Exchange

BON DE COMMANDE EXCLUSIF

Répondez avant le 19 mars 2018

58959

Oui, je demande l'horloge
„Les Héroïnes de fer du Gothard“

Je désire une facture totale mensualités

Nom/Prénom À compléter en caractères d'imprimerie

N°/Rue

CP/Localité

E-mail

Signature

Téléphone

Fabriquées avec soin et à tirage limité pour le monde entier

Il y a 136 ans, le 1er juin 1882, le premier train franchissait le Gothard. Depuis cette performance historique, des générations de locomotives ont „escaladé“ le Gothard et ont transporté d'innombrables passagers du Nord vers le Sud ensoleillé. Quatre des plus fascinantes locomotives à avoir écrit l'histoire du Gothard, se trouvent réunies dans cette horloge unique. De la C5/6 „Elefant“ à la Ae 6/6, et de la Re 4/4II à la Ce6/8 „Krokodil“, vous pourrez encore profiter chez vous des „héroïnes de fer du Gothard“ sculptées avec une grande richesse de détails.

Cette horloge a été fabriquée en très belle pâte à sculpter par des artisans d'art puis peinte soigneusement à la main. Un mécanisme à quartz indique l'heure avec précision et tandis que la Ce6/8 „Krokodil“ sort du tunnel, le bruit d'une locomotive retentit. Ce spectacle doté d'une grande richesse de détails et son originalité font de cette horloge un événement bien spécial qui vous apportera toujours, ainsi qu'à ceux qui vous sont chers, beaucoup de joie.

Garantie de reprise 365 jours

 www.bradford.ch
fb.com/BradfordExchangeSchweiz

Pour commander en ligne:
n° de référence: 58959


THE
BRADFORD EXCHANGE

A retourner à: The Bradford Exchange, Ltd.
Jöchlerweg 2 • 6340 Baar

The Bradford Exchange, Ltd. • Jöchlerweg 2 • 6340 Baar
Tel. 041 768 58 58 • Fax 041 768 59 90 • e-mail: kundendienst@bradford.ch