

SEV N°1

Le journal du Syndicat du personnel des transports



ÉDITO

Mordons 2019 à pleines dents

Vivian Bologna, rédacteur en chef

▶ p. 2, 3 et 5

Il sera 11h01 ce samedi 2 février lorsque la locomotive des 100 ans du SEV entrera en gare de Bellinzone après avoir subi un lifting en bonne et due forme aux Officine quelques jours auparavant. Un événement qui lancera officiellement les festivités du centenaire. Une année évidemment plus que particulière pour notre organisation à l'heure de célébrer l'unité qui avait prévalu voici 100 ans lorsque la Fédération des cheminots fut fondée le 30 novembre 1919 des suites de la Grève générale.

Nous marquerons notre centenaire par de nombreuses activités dont le détail sera dévoilé ces prochaines semaines. On peut d'ores et déjà rappeler que l'exposition itinérante qui sillonnera le pays à la rencontre des membres du SEV et du public dès le 3 juin constituera l'un des points d'orgue de 2019.

Il ne pouvait en aller autrement puisque le travail de proximité de notre réseau de militants et de l'appareil professionnel sont la marque de fabrique de notre syndicat. Nous ne manquerons évidemment pas de vous emmener cette année dans l'histoire centenaire du SEV grâce à nos divers canaux de communication. Mais nous n'oublierons pas non plus d'évoquer l'avenir de notre organisation en voie de modernisation.

Mais 2019 ne sera pas qu'une année de fête et de jubilés, mais bien une année de luttes sur le plan syndical et politique. Dans ce premier journal de l'année, le président du SEV Giorgio Tuti dresse (en page 5) le bilan de 2018 et aborde sans détours les dossiers majeurs de 2019, à commencer par la Grève des femmes du 14 juin (p. 2) ou le lancement de l'initiative pour une 13^e rente AVS

par l'Union syndicale suisse (p. 3). Deux luttes majeures qui s'avèrent plus que nécessaires afin de combattre les inégalités et la baisse du pouvoir d'achat.

Ces deux points forts ne sauraient toutefois faire oublier tout le reste: soit les négociations de CCT de très haute qualité qui font référence dans la branche, ni la diversité des domaines où le SEV est actif.

Ainsi, dans ce premier numéro, la journée de la branche Navigation est à l'honneur, tandis que les autres journées VPT suivront jusqu'à mi-mars. La pluralité du SEV s'est diversifiée voici une année avec la création de la coalition Fairlog, active dans le croissant secteur de la logistique. Vous découvrirez ici le portrait de notre collègue secrétaire syndical Wolfram Siede, en charge justement de Fairlog.

Bonne lecture!

Guichets CFF

Vaud : une bataille gagnée pour plus de transparence en cas de fermeture

6

MBC

Reconnaissance de l'ancienneté : pourparlers difficiles à l'horizon

7

Fairlog

Portrait de Wolfram Siede qui parle de son travail dans la logistique

9

Grand racket

Alors que les autoproclamés Maîtres du Monde se retrouvaient en vase clos au WEF de Davos, la rage des peuples n'est pas prête de s'éteindre devant la concentration des richesses. 26 milliardaires possèdent autant que 3,8 milliards de personnes selon Oxfam. Les 40 plus grands groupes cotés à Paris (CAC 40) ont battu le record des sommes versées aux actionnaires. En 2018, ceux-ci ont empoché 57,4 milliards d'euros. Le mouvement des gilets jaunes montre que cette arrogance capitaliste a des limites. La baisse du pouvoir d'achat et les fins de mois difficiles sont aussi un soucis en Suisse (page 3).

RFFA on votera

Lancé en octobre dernier par une alliance référendaire nationale de gauche regroupant des syndicats, partis politiques (Verts, Jeunesse socialiste et extrême gauche) et associations, le référendum contre la réforme de la fiscalité et du financement de l'AVS (RFFA) a abouti avec plus de 55'000 signatures déposées à la Chancellerie fédérale à Berne le 17 janvier. La réforme est qualifiée de sœur jumelle de la RIE III (refusée en votation populaire en février 2017) par ses opposants. En octobre, le comité central d'Unia s'était prononcé contre la RFFA. L'USS, de son côté, appelle à la liberté de vote. Le peuple sera appelé à se prononcer sur cet enjeu le 19 mai.

Rosa toujours là

De la prison où elle était enfermée pour avoir milité contre la guerre, Rosa Luxemburg, figure du socialisme révolutionnaire, écrivait. Comme à sa très chère Sonia Liebknecht, l'épouse de Karl, le 12 mai 1918 : « Je sens bien que vous souffrez à la pensée que les années passent sans que l'on « vive ». Patience et courage ! Nous vivrons et connaîtrons de grands événements. Pour l'heure, nous voyons sombrer tout un monde - jour après jour un pan, un éboulement, un nouvel effondrement gigantesque... Le comique, c'est que la plupart des gens ne le remarquent même pas et croient fouler encore un sol ferme. » Quand elle sort de prison, Rosa participe à l'insurrection spartakiste ; arrêtée, elle sera assassinée il y a 100 ans, le 15 janvier 1919, avec Karl Liebknecht. Tragédie pour la gauche allemande : la révolution allemande qui met fin à la guerre est noyée dans le sang par le gouvernement social-démocrate et ses sinistres corps francs.



La marche des femmes vers la grève du 14 juin est une réalité!

GRÈVE DES FEMMES

Vague violette en vue

Françoise Gehring

Plusieurs centaines de femmes et d'hommes ont participé à la 3e édition de la «Women's March» samedi dernier à Zurich. Cette marche représentait le coup d'envoi de la Women's Wave (l'onde des femmes) qui déferlera aux quatre coins de la planète. La Women's March a vu le jour aux Etats-Unis pour protester contre le président Trump, elle s'est déjà déroulée dans plusieurs pays. A Zurich, un appel collectif a été lancé pour la grève des femmes du 14 juin 2019.

Lanternes colorées, lampions, torches, petits sacs illuminés. L'Helvetiaplatz haute en couleurs, occupée de manière pacifique par toutes sortes de femmes et d'hommes prêts à se mettre en marche dans les rues de Zurich, afin de défendre les droits des femmes contre toutes les formes de racisme et d'homophobie, et en faveur d'un monde plus ouvert, juste et solidaire. Des appels ont été lancés depuis le podium, contre les discriminations dont sont victimes les femmes et la communauté LGBT. Les violations des droits humains ont été dénoncées, ainsi que les violences subies la plupart du temps par des femmes. Mais avant tout, ce jour-là à Zurich, c'est l'année du féminisme qui a été inaugurée. Ce fut la première étape vers la grève des femmes du 14 juin qui constituera l'une des manifestations centrales. Il y avait aussi des banderoles d'étudiants qui s'étaient inspirés de la jeune activiste suédoise Greta Thunberg pour protester contre la politique climatique. Diverses communautés étrangères étaient également présentes, elles-aussi prêtes à marcher.

L'appel «*Make feminism a threat again*» (ce qui signifie littéralement «faire du féminisme de nouveau une menace»), qui rappelle le slogan de Trump «*Make America great again*», était inscrit bien en évidence sur l'un des flyers distribués à Zurich. Un flyer demandant de faire renaître le féminisme international. Dans beaucoup de parties du monde, les mouvements féministes sont revenus sur le devant de la scène avec un nouvel élan, une nouvelle force. Suite au scandale #metoo, les femmes se sont mises à parler, elles sont résolues à occuper l'espace public. En Suisse également, les femmes ont relevé la tête et leur voix se fait entendre toujours plus fort. Parce qu'en Suisse aussi, les discriminations et les inégalités sont monnaie courante. Cette nouvelle dynamique éclot un peu partout dans notre pays: des collectifs féministes sont nés, prêts à se profiler avec de nouveaux récits sur la



La Women's March a mobilisé femmes et hommes pas seulement à Zurich.

condition des femmes et à soutenir les anciennes et les nouvelles revendications avec conviction. Ces collectifs autonomes et groupes de travail font entendre les besoins des femmes sous diverses formes, avec une grande pluralité d'idées et de sensibilités. C'est cette pluralité qui constitue la richesse de ce mouvement et qui se rapproche de la grève des femmes du 14 juin 2019, lancée à l'occasion du dernier congrès des femmes de l'USS en janvier 2018, sur proposition issue d'une résolution du syndicat SSP/VPOD adoptée à l'unanimité par les déléguées.

Une coordination nationale active depuis plusieurs mois fait la synthèse de cette grève. Un premier résultat en est le «manifeste pour la grève féministe et des femmes du 14 juin 2019», disponible sur www.grevefeministe2019.ch. Un manifeste stratégique en 19 points qui font la lumière sur les raisons pour lesquelles les femmes feront la grève: à la maison comme sur le lieu de travail, sous diverses formes, à divers moments. 19 points qui concernent le travail, les tâches non rémunérées, les soins prodigués, la conciliation entre famille et travail, la prévoyance sociale, le temps de travail, le salaire, la sexualité et l'identité sexuelle, la liberté d'autodétermination, le contrôle de son propre corps, la violence, le sexisme, les discriminations, les stéréotypes, le droit d'asile, l'oppression de la société patriarcale, l'homophobie, les discriminations contre les femmes migrantes.

Cette volonté de changement s'exprime de manière toujours plus forte et déterminée. Les islandaises sont très éloquentes dans leur mot d'ordre: «Nous ne changeons pas les femmes. Nous changeons la société!»



Militantes SEV bien connues à l'interne du SEV.

Assises nationales le 10 mars à Bienne

La coordination nationale de la grève organise un rassemblement national pour la grève des femmes. Rendez-vous est donné le 10 mars à la Maison du peuple de Bienne, deux jours après la Journée internationale des femmes (8 mars) et le lendemain de la manifestation des femmes à Zurich (samedi 9 mars). Ce sera une journée de discussions, de confrontations, d'échanges, dont il résultera un appel collectif en faveur de la grève du 14 juin. On envisage une dynamique participative et de rapprochement de la grève des femmes, qui revêtira diverses formes dans les cantons respectifs mais sera caractérisée par des moments communs (vers 11h00 et vers 15h30) dans toute la Suisse, sur la base de critères objectifs, avec une force symbolique.

GIORGIO TUTI répond

Situation difficile avec l'Europe

? Pourquoi les syndicats bloquent-ils les négociations en vue d'un accord-cadre institutionnel avec l'UE, au risque de compromettre les relations solides que nous souhaitons avoir avec l'Union européenne ?

C'est un peu facile de tomber aujourd'hui sur le râble des syndicats et de les rendre responsables du fait que les négociations en vue de l'accord-cadre institutionnel avec l'UE se mettent à vaciller. Mais c'est faux. Nous ne faisons que défendre ce que nous avons défendu depuis le début, et le Conseil fédéral nous a donné le droit de défendre cette position. Car c'est le Conseil fédéral lui-même qui, au moment de définir les lignes rouges à ne pas franchir, a décrété qu'il était hors de question de toucher à la protection salariale. Si ces lignes rouges s'estompent aujourd'hui à ce point, ce n'est pas le problème des syndicats.

En Europe, la Suisse est un pays où les salaires sont élevés. Si on se met à grignoter la protection salariale, cela aura des incidences sur tout le niveau des salaires. Ce

que nous exigeons, en fin de compte, ce n'est rien d'autre que le maintien d'une protection salariale non-discriminatoire, comme nous la connaissons aujourd'hui. Cela ne signifie rien d'autre que ceci : quand un Bulgare vient en Suisse pour travailler, il y travaille pour un salaire suisse, pas pour un salaire bulgare. Et pour qu'il en soit ainsi, les salaires doivent être définis et contrôlés en conséquence.

Les lignes rouges faisaient partie du mandat de négociation et prévoyaient qu'on ne toucherait pas à la protection salariale. Ici, le Conseil fédéral a commis l'erreur de ne pas poser cette condition sur la table dès le début. Voilà pourquoi l'incertitude est grande aujourd'hui. Mais en ce qui nous concerne, les enjeux sont beaucoup trop importants pour que céditions ne fût-ce qu'un millimètre sur ce point. Car nous nous sentons responsables de l'avenir du travail dans notre pays, des conditions d'engagement et des salaires de milliers d'employé-e-s.

Souhaitez-vous poser une question à Giorgio ou à une autre personne de la direction? Ecrivez-nous alors à journal@sev-online.ch.

CONFÉRENCE DE PRESSE ANNUELLE USS

Boucler les fins de mois !

USS / Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Lors de sa conférence de presse annuelle du 15 janvier, l'Union syndicale suisse (USS) a mis en évidence le problème du pouvoir d'achat en Suisse ainsi que celui de la baisse des rentes. Autant de grands défis nécessitant des mesures concrètes.

Les salaires réels font du surplace, alors que l'économie suisse a enregistré une croissance soutenue durant ces deux dernières années. Parallèlement, la charge supportée par les bas et les moyens revenus à cause de l'augmentation des primes des caisses-maladie et des loyers s'accroît. « Les écarts de revenu et de fortune se creusent » a rappelé Vania Alleva, vice-présidente de l'USS. Malgré une forte hausse de leurs bénéfices, les entreprises ne sont souvent pas prêtes à partager leur succès avec leurs employé-e-s, alors que le renchérissement reprend. « Nous allons donc concentrer nos forces en 2019 pour obtenir le renversement de tendance qui s'impose, grâce à une campagne interprofessionnelle », a annoncé Vania Alleva.

L'augmentation des cotisations du 2e pilier est, elle aussi, toujours plus un problème : les personnes actives paient des primes toujours plus élevées – si bien que les prélèvements supplémentaires font même baisser leurs salaires nets – mais, une fois à la retraite, elles recevront des rentes inférieures à ce que l'on supposait il y a quelques années encore. « Nous sommes confrontés de plus en plus au problème de la baisse du

pouvoir d'achat liée aux salaires, mais aussi et surtout aux rentes. D'un point de vue économique et socio-politique, une telle évolution est insensée », a critiqué Giorgio Tuti, s'exprimant en tant que vice-président de l'USS. Les problèmes de pouvoir d'achat pèsent aussi sur la demande intérieure, en particulier sur la consommation privée. « Il est donc tout sauf surprenant que le commerce de détail en Suisse se plaigne d'un recul des ventes », comme l'a expliqué Daniel Lampart, l'économiste en chef de l'USS.

La situation des caisses de pension est inquiétante. Si l'on regarde l'AVS, on voit que la situation est par contre meilleure : bien que longtemps dénigrée, l'AVS connaît une évolution stable et sûre. Pour les bas et moyens revenus, elle présente un excellent rapport prix-prestation. Selon Daniel Lampart, 92 % des assuré-e-s reçoivent d'elle plus qu'ils ne lui versent. Dans le but de renforcer l'AVS, l'USS prépare une initiative populaire pour un 13e mois de rente AVS.

Selon Giorgio Tuti, une **13e rente AVS** est « nécessaire, non pas pour financer des dépenses de luxe, mais pour pouvoir boucler les fins de mois ». L'USS demande encore d'autres mesures pour atténuer les problèmes de pouvoir d'achat en Suisse, à savoir :

- Les **salaires** doivent être substantiellement augmentés, surtout ceux des employé-e-s de longue date ainsi que ceux des femmes. Afin d'améliorer les salaires de ces dernières, les contrôles désormais prévus par la nouvelle loi sur l'égalité doivent être réalisés rapidement et systématiquement.

- Aucun bénéfice ne doit être fait dans le **2e pilier** aux dépens des assuré-e-s. À cet effet, il faut entre autres limiter les bénéfices des assureurs-vie. La Banque nationale suisse (BNS) ne doit pas grever le fonds de compensation de l'AVS d'intérêts négatifs. Le produit des intérêts négatifs doit revenir au 2e pilier.

- Pour alléger la charge financière supportée par les ménages à bas ou moyens revenus, il faut augmenter les **réductions des primes des caisses-maladie**. L'USS soutient l'initiative populaire qui demande qu'aucun ménage ne doive dépenser plus de 10 % de son revenu disponible pour payer ses primes de caisse-maladie.

Formation pour tout le monde

La formation représente également un facteur central pour soutenir le rythme du changement. Avoir un bon niveau de formation améliore les perspectives professionnelles, réduit le risque de chômage et entraîne des salaires et des rentes plus élevés. C'est pourquoi l'USS demande que tous les salarié-e-s puissent obtenir un diplôme du niveau secondaire II (gymnase ou formation professionnelle initiale) en éliminant les obstacles financiers existants. Un bilan de compétences périodique aidera à apprécier la situation professionnelle et à définir des mesures en matière de formation continue, de changement de poste, etc. Tout le monde doit pouvoir suivre une formation continue financée avec des bons de formation et des congés de formation payés. Enfin, il faut améliorer la conciliation du travail, de la famille et de la formation.

Protection des salaires : on ne lâche rien !

La politique active menée par les syndicats suisses en faveur des salaires minimums et les mesures d'accompagnement ont eu pour effet que les bas et moyens salaires ont augmenté en Suisse. Affaiblir les mesures d'accompagnement, comme le prévoit l'accord-cadre avec l'Union européenne, serait fatal et mettrait en très grand danger la protection des salaires dans notre pays. Pour Daniel Lampart, grâce aux mesures d'accompagnement, on a pu éviter jusqu'à ce jour qu'une pression énorme ne s'exerce sur les salaires dans un marché du travail ouvert. Renoncer à ces mesures, c'est mettre en danger toute la structure de la protection des travailleurs et travailleuses. Les progrès acquis seraient alors menacés.

Pour ces raisons, l'USS combattra tout démantèlement des mesures d'accompagnement, si nécessaire aussi en saisissant le référendum.



Un grand défi en des temps agités : Giorgio Tuti et Vania Alleva assurent l'intérim à la tête de l'USS jusqu'à l'arrivée en mai de son nouveau président, Pierre-Yves Maillard.



Depuis le début l'année, la jeunesse SEV dispose d'un profil officiel sur le réseau social Instagram. Sur ce réseau social axé sur la photo, les jeunes publient des images et des vidéos de leurs interventions, mais aussi des portraits de membres et d'autres contenus intéressants.

Les jeunes s'étant massivement déplacés de Facebook vers Instagram, ou du moins y étant beaucoup plus actifs, la jeunesse SEV a pris ce rôle important de populariser notre syndicat auprès des jeunes générations. Suivez-les maintenant sur : [@sevyoung](https://www.instagram.com/sevyoung)



Circulez, il n'y a rien à voir ! C'est en gros le message de la direction de **CFF Cargo** le 9 janvier en réponse à la pétition soutenue clairement par toutes les assemblées VPT en novembre. La pétition dénonçait les restructurations annoncées, les emplois supprimés, les points de chargement abandonnés et le démantèlement de prestations du service public notamment dans l'Arc jurassien. « CFF Cargo, depuis sa création, fait tout pour rendre non attractif le trafic wagon isolé (réduire le nombre de dessertes, affaiblir la prospection, ...). Aujourd'hui, il s'obstine à supprimer ce type de prestation » dénonce Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical SEV. Aux acteurs économiques et politiques d'agir maintenant !



JOURNÉE DE BRANCHE NAVIGATION

La solidarité paie

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Lors de la journée de la branche Navigation de la sous-fédération VPT qui s'est déroulée le 23 janvier à Lucerne sur le bateau à moteur Europa, les quelque 40 participants ont fait le bilan de la situation actuelle dans les compagnies de navigation.

Après la grève de 20 jours qui s'est déroulée en juin et juillet 2017, les matelots du lac Majeur ont dû négocier durant un an et demi avec leur nouvel employeur SNL (Società navigazione del lago di Lugano). Le 3 juillet dernier, ils ont dû faire encore une journée de grève pour obtenir une CCT pour les trois prochaines années. Le gouvernement tessinois a joué les médiateurs avec l'intervention de l'Office cantonal de conciliation. Ceci a permis de réduire quelque peu la perte salariale qui devait tout d'abord se monter à 1000 francs par mois. Un fonds financera les mesures d'atténuation pour la réduction de l'indemnité de résidence par étapes et le relèvement pour un total de 5% jusqu'en 2023 des salaires SNL qui, dès 2019, seront aussi appliqués sur le lac Majeur. «Ainsi le personnel du lac de Lugano profite aussi de la lutte menée par leur collègues du lac Majeur», explique le secrétaire syndical Angelo Stroppini. «Ce qui a été décisif, ce fut la

grande cohésion parmi le personnel, du début à la fin.» Les acquis importants se situent au niveau du Tribunal arbitral et des dispositions pour la protection des saisonniers. «Cette bataille a duré très longtemps, elle a demandé beaucoup d'énergie et de maîtrise, mais cela démontre qu'il vaut la peine de se battre», explique la vice-présidente SEV Barbara Spalinger. Angelo Stroppini et le capitaine, Domenico Ferrazzo, également président de la commission du personnel, ont reçu un énorme applaudissement.

La solidarité et la lutte à rangs serrés a aussi porté ses fruits sur le long terme à la société de navigation Untersee und Rhein (URh), selon le secrétaire syndical Felix Birchler. Ainsi en 2016, les attaques envers les conditions d'engagement formulées par un spécialiste en assainissement ont pu être contrées. La CCT existante a bien aidé. Après cela, les relations étaient tellement mauvaises entre le personnel nautique et la direction URh que plusieurs collègues ont quitté l'entreprise. La situation est devenue critique au niveau des sous-effectifs, empirant les choses.

Négociations salariales: bons résultats

Toutefois durant 2018 la situation s'est normalisée en ce qui concerne la manière de traiter le personnel et le SEV. Malheureusement, la navigation a été limitée durant plusieurs mois à cause du niveau d'eau trop bas. Malgré tout, les



Des délégués romands de la branche navigation en grande discussion.

négociations salariales ont débouché sur des augmentations individuelles de 0,7 % et une augmentation générale de 0,3 %. La plupart des autres compagnies de navigation ont réalisé de bons résultats grâce aux nombreux jours de beau temps qui ont fait affluer les passagers, ce qui a donné une belle marge de manoeuvre pour les négociations salariales. A la Compagnie de navigation du lac des Quatre-Cantons, le SEV a obtenu 1 % d'augmentation générale, 1,1 % d'augmentation individuelle, 1500 francs de bonus pour tous les contrats fixes dès 60 % et 1000 francs pour les autres collaborateurs. La CGN a octroyé 1,4 % de compensation du renchérissement ainsi que 900 francs de prime; la compagnie du lac de Bienna 1,1 % avec 500 francs en chèques Reka. La LNM a aussi promis une prime. Au lac de Zurich, mis à part les augmentations individuelles, on note enfin de nouveau une petite augmentation pour les collègues. En ce qui concerne les lacs de Thoun et de Brienz, les résultats des négociations salariales sont les mêmes pour tout le BLS: on a pu obtenir de l'entreprise une contribution plus élevée pour l'assurance-accidents non professionnels, l'assurance perte de gains et la caisse de pensions (versement unique).

Avec la révision de la Loi sur la durée du travail, assez peu de choses ont changé pour les matelots. Il était plus facile de contrer les réper-

cussions négatives là où une CCT règle de manière explicite les nouveautés. Les membres peuvent télécharger le nouveau synopsis LDT-OLDT sous www.sev-online.ch, rubrique Services ou le commander au secrétariat central.

Difficile recherche de personnel

En ce qui concerne la question du recrutement du personnel, on a entendu plusieurs fois que malgré des annonces prometteuses (espérons que les promesses soient aussi tenues), il n'a pas été facile de trouver des professionnels tels que des électriciens, des peintres ou des mécaniciens pour prêter main forte l'hiver sur les chantiers navals. Les horaires longs et irréguliers, le travail du week-end bien souvent, et les bas salaires découragent pas mal de candidats potentiels.

Sur le thème de la digitalisation, il a été dit que lors de l'introduction d'un nouvel outil de planification, comme par exemple IVU, il fallait s'attendre à l'apparition de «maladies d'enfance». Par exemple pour les heures supplémentaires si des heures en négatif sont comptabilisées. La CGN fait partie des rares entreprises de navigation qui ont remis à leurs employés des tablettes. Des craintes se sont exprimées sur les conséquences de ces technologies pour le respect de la sphère privée et les difficultés du droit à la déconnexion.

CFF CARGO

Suspendre les coupes!

Markus Fischer «Après le repli en 2017, le fret ferroviaire a enregistré un bénéfice au premier semestre 2018; globalement, l'année 2018 s'est achevée sur un résultat positif, nettement meilleur que l'année précédente» écrivent les CFF dans leur communiqué de presse du 18 janvier sur les nouvelles orientations de CFF Cargo (voir box). «CFF Cargo stabilise ainsi son résultat et l'améliore de façon notable, deux ans avant l'échéance fixée comme objectif par le plan d'assainissement. Les chiffres montrent que le programme d'assainissement et de développement en cours porte ses fruits.»

«Cela minimise la coupe drastique annoncée au printemps 2018. De plus, le résultat se situe de nouveau à un niveau acceptable» précise le secrétaire syndical SEV Philipp Hadorn. «Ceci prouve que les coupes drastiques annoncées en février 2018 par Andreas Meyer en tant que président du Conseil d'administration dépassaient toute mesure. Il a réagi à une année de crise avec effets spéciaux en voulant tout court-circuiter, et ce faisant il a provoqué une hystérie chez CFF Cargo dont on se serait bien passé.»

D'ici à 2023, Meyer voulait supprimer 800 postes sur les 2200 postes (ETP) chez Cargo (situation mars 2018) et «examiner» 170 points de desserte sur les 344 existants, resp. de les fermer. En mars 2018, le SEV avait prévenu que les mesures de réorganisation drastiques auraient des répercussions pour le développement futur et le positionnement de CFF Cargo. Il avait exigé la suspension immédiate de la mise en œuvre jusqu'à ce qu'un nouveau Conseil d'administration développe une nouvelle stratégie plus prometteuse. Cette demande a reçu le soutien de plus de 90 membres du Conseil national dans le traitement de la motion Hadorn 18.305 «Prendre le temps de la réflexion, et respecter la volonté de la Confédération et du Parlement».

«Les derniers chiffres montrent qu'à CFF Cargo, il n'y a aucune urgence d'appliquer des mesures tambour-battant.» indique Hadorn. «Le SEV apportera volontiers sa contribution à tout processus de repositionnement. L'objectif de CFF Cargo en matière de politique des transports subsiste: il s'agit de transporter les marchandises en Suisse le plus possible par le rail. En outre CFF Cargo doit pouvoir offrir à son personnel des conditions d'engagement et de travail sociales et de bon niveau, sur le long terme, dans une entreprise saine menée par une direction adéquate.»

Plus d'autonomie

Les CFF ont annoncé le 18 janvier qu'ils détachent la division Cargo du groupe et la dirigent depuis le début de l'année à la manière d'une société du groupe autonome. De cette manière, la participation financière minoritaire d'investisseurs sera plus facile à réaliser.

Le Conseil d'administration de CFF Cargo sera renouvelé avec l'objectif d'ouvrir davantage la société vers l'extérieur. Un nouveau membre externe du Conseil d'administration doit être nommé d'ici au printemps 2019. La désignation du nouveau président du Conseil d'administration est prévue pour la période suivant l'arrivée du ou des nouveau(x) partenaire(s). L'appel à partenariat de CFF Cargo a suscité l'intérêt d'acteurs suisses et étrangers.

Le SEV salue la décision de donner une direction autonome à sa filiale Cargo. «Ceci permettra de réduire les conflits d'intérêt internes et d'appliquer la volonté politique», déclare Philipp Hadorn du SEV. «Par cette décision, les CFF confessent qu'avec la direction actuelle du groupe, CFF Cargo n'était pas en mesure de faire prospérer le trafic marchandises.»

Annonce

Les **Transports publics du Chablais (TPC)** emploient plus de 300 collaborateurs-trices et gèrent quatre lignes de chemin de fer régionales, ainsi qu'un réseau de bus s'étendant sur 23 communes vaudoises et valaisannes. Afin de soutenir le développement de notre entreprise, nous recherchons un/une :

SPECIALISTE PLANIFICATION DU PERSONNEL (80-100%)

Vos missions

En collaboration avec les chefs de section, vous planifiez les besoins en personnel à moyen et long termes pour nos lignes de chemin de fer et de bus. Vous veillez à une utilisation optimale des effectifs et en suivez la disponibilité. Vous coordonnez la planification générale des vacances et l'insérez dans le système de gestion ad hoc. Vous élaborez et soumettez vos propositions de tours de service, en conformité avec les lois et règlements en vigueur (LDT, OLD, CCT cadre et d'entreprise). Sur cette base, vous établissez les rotations et les tableaux de service annuels. Vous collaborez étroitement avec la personne en charge de la répartition du personnel dans la gestion des situations particulières (absences du personnel, maladies, courses supplémentaires ou interruptions du trafic planifiées etc.), afin d'assurer en tout temps les prestations à nos clients.

Votre profil

Vous êtes titulaire d'un CFC, idéalement dans le domaine des transports publics (par ex. agent-e de train, conducteur-trice de train) et comprenant, si possible, une spécialisation dans la planification horaire; ou vous disposez d'une solide expérience dans la planification dans un domaine industriel. Vous êtes au bénéfice de plusieurs années d'expérience dans un poste aux responsabilités similaires. A l'aise avec l'environnement informatique, vous vous adaptez rapidement aux outils spécifiques. Vous êtes force de proposition, faites preuve d'excellentes compétences organisationnelles, ainsi que d'autonomie, d'initiative et de créativité. A l'aise dans le contact, vous savez faire preuve de diplomatie et d'un bon sens de la négociation. Des connaissances orales et écrites d'allemand seraient un atout supplémentaire.

Renseignements

M. Gabriel Voutaz, responsable de l'unité planification et horaire, tél. 024 468 03 41

Dossier de candidature

Transports Publics du Chablais SA, Ressources humaines, Rue de la Gare 38 / CP 85, 1860 Aigle, ou par courriel à info@tpc.ch

Délaï de postulation

8 février 2019

www.tpc.ch



INTERVIEW ANNUELLE AVEC GIORGIO TUTI

« Les CCT : couronnement du travail syndical »

Fragen: Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Le début de l'année nous offre l'opportunité de passer en revue l'année écoulée avec le président du SEV, Giorgio Tuti, et de tourner notre regard vers les semaines et les mois qui viennent.

Avec notamment les négociations CCT, les discussions sur l'égalité salariale et les divergences au niveau de l'UE, 2018 a été une année bien remplie. Quel bilan en tires-tu ?

Giorgio Tuti: Je n'ai encore jamais vécu une année qui, syndicalement parlant, se soit déroulée à la satisfaction générale. Mais j'avoue que l'année 2018 a été une petite exception, même si elle a été d'une telle intensité que nous avons atteint certaines limites. C'est pourquoi je saisis l'occasion qui m'est donnée pour remercier vivement tous les employés, sous-fédérations et sections pour l'effort extraordinaire qu'ils ont fourni, tout particulièrement dans le processus de la CCT CFF qui a mis notre organisation à rude épreuve. Les négociations ont duré neuf mois. Beaucoup de gens ont fourni ici un travail titanesque, aussi bien au front que dans l'ombre. Et à côté de ça, nous avons eu d'autres CCT à renouveler. Cela fait certes partie de notre tâche principale, mais à la fin de l'année étions tous fatigués. Rétrospectivement, nous pouvons dire que nos efforts ont été couronnés de succès.

Sur le plan personnel, quel a été ton meilleur moment en 2018 ?

Pour moi, l'élaboration et le renouvellement des conventions collectives de travail constituent le couronnement du travail syndical. En matière de CCT, le SEV jouit d'une situation que je qualifierais de très bonne : nous avons dans notre inventaire plus de 70 CCT et nous sommes présents à peu près partout, même dans les ETC. C'est pourquoi l'apothéose de l'année passée a été sans conteste la conclusion de la CCT CFF, qui fut la première convention collective de travail jamais signée dans les transports publics. La barre que nous y fixons sert de référence pour les autres CCT. Nous voulions donc obtenir un résultat d'excellente qualité, sur lequel nous puissions nous appuyer. Après neuf mois de travail intensif, ponctués de nombreuses mobilisations et actions, nous y sommes parvenus.

De nombreux thèmes et projets resteront d'actualité en 2019. Comment le SEV fixe-t-il ses priorités ?

Nous devons toujours garder à l'esprit ce qui compte vraiment pour nos collègues affiliés : avoir des conditions de travail et d'engagement soumis à des règlements, possibles que via une CCT. En font partie : la protection contre les licenciements, un système salarial transparent et des dispositions réglant le temps de travail et les vacances. C'est la raison pour laquelle l'élaboration et le renouvellement de la CCT est très clairement au centre des préoccupations du SEV. Mais naturellement notre travail ne s'arrête pas là. Les diverses réorganisations et mesures d'économies, à l'image de Railfit 20/30 aux CFF ou Best Way aux BLS, impliquent pour les employés des changements considérables qu'il convient soit de combattre, soit d'accompagner de manière professionnelle. Autre grand thème qui fait débat : la concurrence au sein des transports publics, alimentée notamment par l'UE. C'est un sujet où je sens une grande insécurité. En Suisse, les transports publics ont atteint un tel niveau d'excellence qu'à force d'expérimentations menées juste pour le plaisir de la libéralisation, on



100 ans du SEV: Giorgio Tuti se réjouit de fêter le Junilé avec les membres du SEV.

risque de péjorer tout le système. Notre système de transports publics est unique et il a du succès. Il est basé sur la collaboration, non sur la concurrence, à laquelle nous nous opposons fermement. Ce qui signifie concrètement que nous sommes aussi contre les bus longue distance et contre le démantèlement des concessions sur le trafic ferroviaire longue distance.

Concrètement, quels seront les points chauds de 2019 ?

Un thème permanent, qui conservera toute son importance en 2019, touche au renouvellement des CCT existantes et à la conclusion des nouvelles. A quoi s'ajoute, cette année, un plan social rendu nécessaire par la réorganisation Best Way des BLS. Autre point chaud : la grève des femmes du 14 juin. Il faut que ce soit une réussite, car c'est le moment que quelque chose se fasse dans ce domaine. J'ai de la peine à croire qu'en 2019 on en soit encore là en matière d'égalité salariale. Nous avons l'intention de nous mobiliser pour cette grève et nous engager avec force.

L'année passée, nous avons commencé de moderniser le SEV, avec un nouveau logo et un nouveau journal. Nous allons poursuivre ce processus en 2019, avec pour objectif de donner au SEV la bonne orientation pour ces prochaines années. Et puis cette année nous fêtons le 100e anniversaire du SEV. Ce devrait être l'occasion de revenir sur le travail effectué par le syndicat depuis un siècle et sur les conquêtes qu'il a réalisées. Ce sera aussi l'occasion de réfléchir sur la direction que le SEV est censé prendre ces prochaines années. Sans oublier la fête, bien entendu, qui sera de la partie.

Puisqu'on parle du passé, en quoi le SEV a-t-il changé ces dernières années ?

Durant les dix ans de ma présidence nous avons adapté les structures du SEV aux impératifs de notre époque. Ainsi, nous avons procédé à une séparation claire entre travail opérationnel et stratégique : la direction est compétente pour la mise en œuvre de décisions stratégiques prises par le comité qui, avant mon arrivée, n'existait pas encore sous cette forme. Durant ces dix dernières années, nous avons aussi effectué un changement de génération dans le personnel. En deux phases, des collègues ont pris leur retraite. Trouver de nouvelles personnes assez bien formées pour leur succéder et assurer ainsi le transfert du savoir-faire, n'a pas été une sinécure.

La manière de travailler a également changé. Négocier des contrats de travail est devenu aujourd'hui une activité quotidienne, alors qu'il y a

encore 20 ans cela relevait de l'exotisme. Bien entendu, la société aussi a changé : le SEV a donc dû et doit encore s'y adapter. Tout va beaucoup plus vite aujourd'hui, et les choses sont plus complexes, ce qui représente parfois un vrai défi à relever. D'un côté il faut souvent agir sur plusieurs tableaux, de l'autre nous ne pouvons pas être partout. Mais ce n'est pas non plus ce que l'on nous demande. En effet, qu'attendent nos membres de leur syndicat ? Une bonne protection juridique sur le plan individuel et de bonnes CCT sur le plan collectif. C'est essentiellement dans ces deux domaines que nous devons maintenir des prestations de haut niveau.

Et où tout cela nous mène-t-il ? Le travail syndical est-il encore d'actualité ?

Il y aura des syndicats tant qu'il y aura des gens qui se rassembleront et mèneront ensemble la lutte pour obtenir de meilleures conditions de vie et de travail. On peut formuler ça comme on veut et présenter ça sous un look plus moderne : l'objectif et la finalité d'un syndicat n'en resteront pas moins les mêmes, et ce ne sont pas les mutations sociales qui y changeront quelque chose. Nous devons donc inlassablement nous remémorer les exemples de réussite, car ils montrent que nous obtenons davantage si nous agissons ensemble plutôt qu'en solo. Plus que jamais, notre principale tâche consiste à donner la possibilité à nos membres de s'exprimer. Ils doivent pouvoir formuler leurs inquiétudes, leurs craintes et leurs idées. Et de notre côté, nous devons nous engager en conséquence pour répondre à leurs besoins. Il est primordial que l'échange soit permanent.

Il n'empêche que le SEV doit faire face à un net recul du nombre de ses adhérents. Comment réagir à ce phénomène ?

L'année passée, nous avons fait la constatation qu'il est plus facile de recruter de nouveaux membres si nous gagnons en visibilité et si nous savons nous faire entendre lors de nos campagnes, mobilisations et actions. Mais le recrutement de nouveaux membres est, et reste un immense sujet de préoccupation, surtout si l'on songe à la génération des baby-boomers qui arrive aujourd'hui à l'âge de la retraite. Ce sont là des actifs que nous allons perdre. Oui, bien entendu, le recrutement de nouveaux membres constituera une de nos priorités en 2019. Il s'agit aussi d'une question de représentativité, de force et d'efficacité : dans les négociations, un haut degré d'organisation est en effet un facteur central de réussite, quelle que soit l'entreprise.

Les syndicats souhaitent également participer activement au débat politique. Que fait le SEV à ce sujet ?

Le SEV se concentre sur les thèmes qui touchent à la politique des transports, au service public et, bien entendu, à la politique sociale, en collaboration avec l'USS. Cette année, notre principale préoccupation politique concerne les retraités, dont la situation financière doit être améliorée. C'est pourquoi le SEV soutiendra l'élaboration de l'initiative en faveur d'une 13e rente AVS, telle qu'elle a été décidée fin 2018 au congrès de l'USS. Avec ses collègues de la PV, le SEV s'engagera à récolter les signatures nécessaires à la présentation de ce projet devant le peuple.

Comme président de la section rail et du dialogue social au sein de la Fédération européenne des travailleurs des transports (FET), tu as aussi fort à faire sur le plan politique au niveau de l'Union européenne ...

Oui, je suis reconnaissant au comité que je puisse ainsi essayer de mettre certains accents à l'échelle européenne. Il n'est pas facile de changer les choses en Europe, c'est clair. Mais je crois que ça vaut la peine d'essayer. C'est ce que je fais au sein de la FET qui regroupe 83 syndicats dans le secteur des chemins de fer, issus de 37 pays représentant globalement plus de 900'000 employés. Je trouve bien qu'on s'engage aussi pour des conditions cadres décentes à l'échelle européenne, car au bout du compte on les retrouvera dans son propre pays. En raison de la vague de libéralisation qui est partie de l'UE, la concurrence s'accroît. Et si nous, les syndicats, nous ne nous opposons pas à ce courant, les méfaits de cette concurrence s'exerceront au détriment des travailleurs. C'est là tout le sens de la campagne contre le dumping dans le secteur des chemins de fer, que nous avons lancée à la FET en 2018.

En Suisse, nous luttons contre le dumping salarial par le biais de mesures d'accompagnement. Celles-ci sont actuellement en discussion dans nos négociations en vue d'un accord-cadre institutionnel avec l'UE. Nous, les syndicats, nous avons hautement intérêt à avoir avec l'UE des relations bien réglementées. C'est la raison pour laquelle nous avons besoin d'accords. Mais si le prix à payer, pour obtenir des relations réglementées, implique pour nous de renoncer à la protection salariale, alors c'est quelque chose que nous ne pouvons pas accepter (voir p. 3).

SEV, FET, USS- tu œuvres sur tous les fronts. Encore le temps pour une vie privée ?

J'ai de la peine à faire la séparation entre ma vie professionnelle et ma vie privée, car j'exerce mon métier par conviction. Nous vivons une période particulièrement intense, aussi à l'USS, que je dirige ad interim encore ces prochains mois avec Vania Alleva, jusqu'à l'entrée en fonction du futur président P.-Y. Maillard. Mais oui, j'ai connu des époques où j'ai eu plus de temps libre que ces derniers mois. C'est néanmoins supportable ; et surtout, c'est indispensable. Donc, je suis disposé à faire quelques concessions.

Quels souhaits formules-tu pour 2019 ?

Je souhaite que le congrès de juin se déroule bien, que les festivités du 100e anniversaire soient belles et que la grève des femmes soit réussie. J'espère que nous pourrions continuer à fournir un travail syndical solide, que nos membres seront contents de nos prestations et que nous pourrions recruter de nombreux nouveaux membres. Sur un plan plus personnel, j'aimerais aussi que les employés conservent leur motivation et leur esprit d'équipe. Mais surtout, et c'est le plus important : la santé !

ANGLE DROIT

Quand et comment déposer une demande d'assistance judiciaire?

§ Service de protection juridique du SEV

Quels sont les cas pour lesquels le SEV octroie à ses membres une assistance judiciaire professionnelle?

L'assistance judiciaire professionnelle est octroyée pour des problèmes survenus durant le sociétariat au SEV

- en cas de différends juridiques d'ordre civil ou pénal en corrélacion avec l'activité professionnelle ou syndicale du membre;

- en cas d'accidents de la circulation survenus sur le chemin direct entre le domicile et le lieu de travail;
- pour des faits survenus en dehors du service mais découlant des rapports de travail du membre.

Sont exclus de l'assistance judiciaire en règle générale:

- les faits qui ont eu lieu avant l'entrée du membre au SEV ou qui nous sont transmis après l'annonce d'une résiliation du sociétariat SEV;

- les différends entre membres SEV;
- les cas provoqués de manière intentionnelle ou par négligence grave du membre.

Comment faire sa demande d'assistance judiciaire?

- Le cas doit être annoncé dans un délai de 10 jours auprès du secrétariat central SEV. Passé ce délai, le droit à l'assistance judiciaire professionnelle est, en règle générale, échu. La demande peut être aussi déposée auprès du comité de section qui doit

la transmettre sans retard au secrétariat central SEV.

- La demande doit être faite au moyen du formulaire officiel prévu à cet effet et l'exposé des faits doit être conforme à la vérité. On peut trouver le formulaire soit en téléphonant au secrétariat central (031 357 57 57) soit sur le site www.sev-online.ch, en cliquant à droite de l'écran sur le lien «demande d'assistance judiciaire» permettant de télécharger un document pdf. Ce dernier contient:

- le règlement (il s'agit d'une information personnelle qui ne doit pas être envoyée avec le formulaire de demande);

- le formulaire proprement dit;
- le formulaire de description du cas: ceci permet de relater les faits en résumé. Prière de remplir cette rubrique mais en évitant d'écrire un roman.

- la procuration en faveur du SEV: il faut la remplir impérativement en y apposant la date, le lieu et la signature.

Le formulaire, la description du cas et la procuration dûment remplis et signés doivent être envoyés **par la poste** à l'adresse suivante:

Secrétariat central SEV
Steinerstrasse 35
Case postale
3000 Berne 6

Merci de ne pas envoyer les documents par e-mail, whatsapp ou autre. En cas de demande incomplète ou incorrecte, on peut demander au membre de la refaire.

Pour des raisons de protection des données, le service d'assistance judiciaire du SEV n'informe pas la présidence de la section, resp. de la sous-fédération de la demande d'assistance judiciaire. Mais si le membre désire les informer il doit le faire lui-même, ou donner à sa section, resp. à sa sous-fédération une procuration.

Le SEV décide si une assistance judiciaire est octroyée et sous quelle forme.

Quelles sont les prestations comprises dans l'assistance judiciaire professionnelle?

- des conseils juridiques, ou
- l'intervention d'un/e secrétaire syndical/e (pour les litiges avec l'employeur ou une administration),
- ou alors un/e avocat/e est **octroyé/e par le secrétariat central**. Les propositions d'avocats faites par les membres sont prises en considération selon les cas.

Attention: Si le membre fait appel à un/e autre avocat/e, le dossier d'assistance judiciaire n'est pas ouvert, resp. il sera fermé. Seulement dans les cas d'urgence où les membres ont besoins d'un/e avocat/e de la première heure, par exemple lors d'un accident de bus survenu la nuit avec des blessés, les membres peuvent faire appel à un/e avocat/e pour la déposition à la police. Le SEV prend en charge ces frais.

- En règle générale, le SEV prend en charge les frais du secrétariat central, des avocats et des tribunaux, cependant les amendes et les participations aux dommages sont imputées aux membres.

GUICHETS DE GARE

Une bataille gagnée pour la transparence

Yves Sancey Quand les CFF veulent fermer un guichet de gare, ils doivent l'annoncer un an auparavant. Le 18 décembre, une grande majorité du Grand conseil vaudois, à majorité de droite, a soutenu cette idée de transparence du socialiste Stéphane Montangero et demandé que le Conseil d'Etat intervienne expressément auprès de la direction des CFF. Il lui a aussi demandé d'aborder cette question avec la conseillère fédérale pour lui demander de sensibiliser le conseil d'administration des CFF à la nécessité urgente d'une plus grande transparence dans la communication, en particulier en cas de fermeture d'un point de vente. Le sujet est brûlant puisque les CFF ont réduit en janvier l'ouverture des guichets à Moutier et Bad Zurzach et ferment cinq guichets dont Pratteln (BL). Retour sur cette victoire d'étape pour plus de transparence.

Le 26 juin 2018, le député vaudois Stéphane Montangero déposait, au nom du groupe socialiste, une interpellation au titre explicite: «Y a-t-il un concours entre les CFF et La Poste pour savoir qui fermera le plus grand nombre de points de vente?». Il rappelait la volonté de La Poste de démanteler le réseau d'offices postaux et s'inquiétait de savoir si les CFF suivraient le «même sinistre dessein».

Déshumanisation et insécurité

Montangero pointait du doigt les campagnes publicitaires, incitant la population à se tourner vers leur application pour smartphone ou leur site internet plutôt que d'aller au guichet de gare. Comme La Poste, les CFF ont une stratégie incitant à aller sur le net pour ne plus aller au guichet. Ainsi les billets internationaux achetés au guichet de gare sont taxés, mais pas en ligne.

Les nouvelles technologies «doivent être accompagnées afin d'éviter une déshumanisation ou un sentiment d'abandon, voire d'insécurité, qu'une fermeture de points de vente entraînerait» rappelait-il.

Dans sa réponse du 10 octobre, le Conseil d'Etat vaudois indiquait que s'il partageait «plusieurs des constats de l'interpellateur», la gestion du réseau de points de vente CFF relève toutefois avant tout des CFF. Le Conseil fédéral fixe les objectifs stratégiques, mais n'a pas d'influence sur la mise en œuvre opérationnelle. La réponse du Conseil d'Etat est au diapason de celle du Conseil fédéral du 22 août suite à l'interpellation sur le même objet du socialiste valaisan Mathias Reynard.

Même technique que La Poste

Dans le débat en plénière, Montangero n'a pas jugé acceptable que les CFF reprennent la technique mise au point par La Poste de diminuer les horaires d'ouverture pour baisser l'attractivité d'un point de vente et faire fuir la clientèle pour l'obliger à recourir au libre-service ou à l'électronique pour en justifier la fermeture. C'est dans le but d'obliger les CFF à faire des annonces plus en amont qu'il a proposé sa détermination soutenue à la quasi unanimité par le Grand Conseil.

Il est à noter que durant le débat, la présidente du Conseil d'Etat, la socialiste Nuria Gorrite, a insisté sur le fait que «la principale préoccupation du Conseil d'Etat ce n'est pas la vente des tickets mais que les CFF ne ferment pas de gares».

Grâce à ses appuis politiques, le SEV, qui suit le dossier chez d'autres acteurs que les CFF comme le MOB, a été actif dans les différentes démarches tant au niveau fédéral que cantonal entreprises sur cette question. Le SEV envisage de faire passer le message dans le plus de cantons possibles sur le modèle vaudois. La pression va encore s'accroître ces prochains mois sur les CFF.



Guichets CFF: les députés vaudois appellent à plus de transparence.

Inscris-toi

JOURNÉE DE LA VENTE

Avenir des points de vente

SEV Les collègues travaillant aux guichets, et plus généralement dans les métiers de la vente, sont confrontés à la baisse des ventes des titres de transports (voir article ci-contre).

Le large éventail de possibilités pour acquérir, ou renouveler les titres de transport en ligne, via des apps ou des automates ont déjà profondément modifié les habitudes des clients-usagers. Non sans conséquences.

Du point de vue des usagers: sentiments d'insécurité, désertion des gares le soir, disparition des lieux d'information

Du point de vue de l'emploi: réduction des compétence métier, disparition de savoir-faire, pertes d'emploi, reconversion, projets de rationalisation, concentration des postes

Réflexion de fond sur le futur des métiers de la vente

Le SEV souhaite mener une réflexion de fond sur le futur des métiers de la vente car nous considérons que les fermetures et abandons des gares ne sont pas une fatalité.

Il faut au contraire ré-humaniser ces lieux qui ont été laissés à l'abandon en trouvant des pistes pour redéfinir et valoriser les professions de la vente. Ceci tant dans l'intérêt du personnel que des usagers.

Afin de mener cette réflexion avec le personnel concerné, le SEV organise une Journée de la vente.

Nous souhaitons y initier une démarche participative pour que les collègues du guichet et des métiers de la vente ne subissent pas ce changement. Nous voulons élaborer un plan stratégique pour l'avenir des professions de la vente.

Journée de la vente lundi 4 mars 2019

de 9 h 15 à 16 h.

Espace Dickens, Avenue d'Ouchy 9, Lausanne, à côté de notre secrétariat.

Nous pourrions compter sur la présence de **Benoît Gaillard**, consultant indépendant et spécialiste en matière de transports publics.

Présence indispensable du personnel des guichets

Amenez vos idées et propositions et encouragez vos collègues à participer à cette journée. Le repas sera pris en commun à 12h15.

Nous vous remercions de nous faire parvenir les **inscriptions** au plus vite, mais jusqu'au 15 février dernier délai à l'adresse mail suivante:

tony.mainolfi@sev-online.ch

MBC

Pourparlers difficiles à l'horizon



Assemblées générales en lien avec la non reconnaissance de l'ancienneté des chauffeurs, remise d'une pétition, ici le 1er novembre et rencontres. La mobilisation a permis l'ouverture de négociations pour trouver des solutions.

Yves Sancey

Suite à une assemblée générale déterminée le 12 janvier, la direction des MBC ouvre la porte à une solution négociée sur la reconnaissance de l'ancienneté. Rencontres en février.

Le feu couve depuis septembre aux MBC, les transports publics de la région Morges-Bière-Cossonay (nos éditions n°14 et 16).

Manque de reconnaissance

Une assemblée puis une pétition signée par 88 conducteurs sur 112 remise le 1er novembre à la direction avait soulevé un problème de manque de reconnaissance. C'est ce qu'ont ressenti en effet une partie des anciens chauffeurs suite à l'engagement de six jeunes conducteurs sans expérience à un niveau de salaire supérieur à leur.

Blocage en décembre

Suite au dépôt de la pétition, deux séances de négociations ont eu lieu. Reconnaisant le biais dans la mise en place du nouveau système salarial, la direction n'a toutefois pas voulu entrer en matière, arguant de la complexité du système salarial et du manque de ressources financières.

Chauffeurs mobilisés

Réunis en assemblée générale le 12 janvier, une bonne vingtaine de chauffeurs des MBC avaient fait part de leur colère face au refus à ce moment-là de la direction.

Les salariés constataient que pour fixer les salaires des nouveaux chauffeurs, la direction a su se montrer créative. Sans doute la difficulté

de trouver des conducteurs acceptant de travailler dans des conditions difficiles l'a obligée à offrir ces conditions salariales. Mais, pour conserver ses actuels chauffeurs, un effort devrait aussi être envisagé.

Par ailleurs, les conducteurs remarquaient que les fonds existent pour investir dans divers projets mais l'argent semble s'évaporer quand il s'agit des salariés.

Les participant-e-s à l'AG exigeaient la reprise des discussions afin de trouver une solution reconnaissant leur ancienneté sous une forme ou sous une autre.

Ouverture en janvier

La mobilisation et la détermination des salariés a été entendue par la direction qui a fixé une nouvelle rencontre au 28 janvier avec des représentants du personnel et du SEV.


A l'issue de cette séance tendue et difficile, il est ressorti qu'une solution négociée était préférable à un conflit. La direction des MBC ouvre la porte à la possibilité de revoir lors de négociations la définition des critères d'engagement et de corriger les biais.

Trouver une solution

Les pourparlers s'annoncent d'ores et déjà difficiles parce qu'il s'agit de reconnaissance tant symbolique que financière. Et que nombre de questions demeurent. Quels critères faudra-t-il retenir? Comment intégrer la formation ou l'ancienneté dans d'autres entreprises de transport? Comment tout cela va-t-il se traduire concrètement? Deux séances ont été fixées les 5 et 14 février pour esquisser des réponses à ces questions brûlantes. Nous y reviendrons dans notre prochaine édition.

Annonce

➤ Nous recherchons



TRAVYS est l'entreprise de transports publics de référence pour le Nord Vaudois. Elle exploite 3 lignes de chemin de fer et de nombreuses lignes du bus dans la région du Jura - Nord Vaudois et emploie environ 200 collaborateurs/trices. Dans le cadre de notre nouvelle organisation et du développement de nos activités, recherchons un(e) :

➤ Régulateur/trice du trafic

Vous faites partie d'une équipe qui pour missions principales la gestion opérationnelle des réseaux rail et route en temps réel, ainsi que la préparation et la diffusion de l'information aux voyageurs, en toutes circonstances. Au moyen des outils à disposition, vous décidez et mettez en application les mesures de gestion du trafic en respectant les règles de sécurité et les processus établis. Vous comparez continuellement le déroulement du trafic par rapport à l'horaire ; en cas d'écart par rapport à l'horaire, vous prenez les mesures nécessaires au rétablissement rapide de la situation. Vous informez les voyageurs et les partenaires internes et externes en fonction de la situation réelle et des décisions prises. Vous assurez la desserte des installations de sécurité et surveillez leur fonctionnement correct ; en cas de dérangement, vous prenez les mesures nécessaires en respectant les processus et les règles de sécurité en vigueur. Vous réceptionnez et saisissez les annonces externes (police, pompiers, ...) ; effectuez les mesures de protection et/ou d'urgence, déclenchez les alarmes nécessaires. En collaboration avec les inspecteurs route, vous réceptionnez les prises de service des chauffeurs, mécaniciens ; vous prenez les mesures nécessaires en cas d'absence. Vous effectuez diverses tâches administratives en rapport avec la fonction. Vous participez au service de piquet.

Votre profil :

- Formation de chef-circulation des trains (OASF) achevée, activité de chef-circulation des trains idéalement toujours pratiquée.
- Au bénéfice d'un CFC idéalement d'employé de commerce en TP ou formation jugée équivalente ou, expérience dans la gestion opérationnelle et journalière d'un réseau routier de transports publics.
- Personne de confiance, ponctuelle et fiable.
- Conscient des prescriptions de sécurité, du respect des règles et processus en vigueur.
- Savoir faire preuve de proactivité et de réactivité dans les situations perturbées ou complexes, savoir rester calme dans les situations difficiles.


Nous vous offrons :

- Un poste varié dans un environnement en constante évolution. Des conditions de travail attractives ainsi que des prestations sociales et divers avantages liés aux transports publics très intéressants.

Si nous avons éveillé votre intérêt, nous nous réjouissons de recevoir votre dossier de candidature complet (curriculum vitae, copies de diplômes et certificats) via Jobup ou à l'adresse suivante :

TRAVYS SA – Ressources Humaines – CP 387 – 1401 Yverdon-les-Bains
Consultez notre site : www.travys.ch

Annonce



**Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale del trasporto**

Avec ses quelque 40'000 membres, le Syndicat du personnel des transports SEV est le plus grand syndicat dans le domaine des transports publics.

Nous recherchons, pour le 1^{er} août 2019 ou selon entente, un/e vice-président/e SEV à 100%.

En tant que membre de la direction syndicale, vous serez co-responsable de la direction du syndicat SEV. Vous aurez l'entière responsabilité des dossiers qui vous seront confiés dans les domaines syndicaux et contractuels. Vous dirigerez et soutiendrez les secrétaires syndicales/caux en charge de ces dossiers. Vous vous engagerez principalement pour représenter avec pleine conviction les intérêts de nos membres. Vous entretenez des contacts réguliers et étroits avec nos partenaires sociaux, nos membres, les autorités politiques ainsi que les organes du SEV.

Nous recherchons une personnalité répondant aux exigences suivantes :

- expérience de plusieurs années dans une position de cadre, de préférence dans une organisation à but non lucratif
- capacité de travailler sous pression et avec des horaires irréguliers
- très bonne connaissance du SEV et de l'environnement syndical
- expérience dans la direction de négociations
- aptitude à réaliser un travail analytique constructif, en réseau, de manière autonome ou en team, et à gérer les conflits
- méthode de travail axée sur la recherche de solutions et sens des responsabilités
- très bonne connaissance des langues (au minimum d/f)

Nous proposons des conditions de travail progressistes. Votre lieu de travail sera le secrétariat central à Berne où vous serez soutenu/e par une équipe de professionnels.

L'élection de la vice-présidente ou du vice-président se déroulera le 4.6.19 lors du congrès SEV sur recommandation du comité SEV. Nous encourageons les candidatures de Suisse romande.

Ce poste vous intéresse ?

Vous pouvez obtenir de plus amples informations auprès de Giorgio Tuti (président SEV) en appelant au 079 221 45 64.

Prière de **remettre votre postulation sous forme électronique jusqu'au 14.2.19** à Giorgio Tuti. E-mail: giorgio.tuti@sev-online.ch.

Plus d'information sur le SEV: www.sev-online.ch

LIBÉRALISATIONS

Casse du service public: l'Europe a bon dos

Latifa Madani, *L'Humanité Dimanche*
latifa.madani@humadimanche.fr

La casse des services publics n'est pas tant l'œuvre de technocrates européens que celle des dirigeants des états membres, explique Marie-Pierre Vieu. Avec le groupe GUE/NGL, l'eurodéputée PCF est à l'origine du premier bilan de leur ouverture à la concurrence. Elle plaide pour leur construction au plus près du terrain et des besoins. Entretien.

Le groupe Gauche unitaire européenne/Gauche verte nordique (GUE/NGL) vient de publier « Les effets de la libéralisation des services publics, service d'intérêt général », un audit de 215 pages sur la remise en cause des monopoles d'État dans le transport ferroviaire, l'électricité et les activités postales dans quatre pays de l'Union européenne (Allemagne, Espagne, France et Slovaquie).

À l'origine de l'étude, l'eurodéputée communiste française (PCF), Marie-Pierre Vieu, révèle son contenu. Extrait de l'interview parue dans « L'Humanité Dimanche » du 17 janvier 2019.



« L'Europe s'est construite sur la règle de la concurrence. [...] Mais la responsabilité de l'Europe est, pour une grande part, celle des nations qui la constituent. »

MARIE-PIERRE VIEU
Eurodéputée PCF

Qu'est-ce qui vous a conduits à commander cet audit ?

Marie-Pierre Vieu : Plusieurs raisons : je participe aux commissions Budget et Transport du Parlement européen. J'habite en province, dans les Pyrénées-Orientales, un département rural où nous sommes de plus en plus confrontés à ce qu'on appelle dans le jargon « les ruptures d'égalité », c'est-à-dire des hôpitaux qu'on regroupe, des écoles qui ferment, des trains qui n'arrivent plus, une Poste de plus en plus fragmentée avec des personnels en grande difficulté. Au printemps dernier, je me suis retrouvée confrontée à de nombreuses luttes locales auxquelles j'ai participé. À toutes ces luttes, à la fois plurielles et fondées sur la même logique de disparition des services publics, je me suis dit qu'il fallait donner des arguments et surtout des débouchés. La grève des cheminots en France au printemps 2018 a fini de me décider à commander l'étude.

Que vous a appris cette étude ? Quels enseignements forts en avez-vous tirés ?

L'étude détruit un préjugé, celui selon lequel les libéralisations, les privatisations, bref la casse des services publics, c'est la faute à l'Europe. Car ce n'est vrai qu'en partie. L'Europe s'est construite sur la règle de la concurrence qui pousse, non pas à la mise en commun, mais au dumping social et à la compétition économique – et c'est pour cette raison que nous voulons la refonder. Mais l'Union européenne n'est pas une main invisible, un non-acteur technocratique insaisissable, c'est le fruit d'un processus politique, tant parlementaire que gouvernemental, composé notamment des chefs d'État des 27 pays membres. La mise en place du processus de libéralisation auquel on est actuellement confronté est donc du ressort de la responsabilité politique des gouvernements !

Ainsi, nous avons pu démontrer que le 4e paquet ferroviaire – c'est-à-dire la quatrième étape des directives européennes sur le rail – est l'une des raisons principales du démantèlement

de l'entité SNCF. Mais il faut aussi savoir nuancer cette responsabilité car ces directives ne signifiaient pas automatiquement, comme l'a fait la France au printemps dernier, la casse du statut des cheminots. La responsabilité de l'Europe est, pour une grande part, celle des nations qui la constituent.

Et le second enseignement ?

Flagrant, il ressort de l'étude : la libéralisation des services publics aboutit à l'inverse de l'efficacité annoncée. À chaque fois qu'un service public a été libéralisé, c'est prétendument en raison d'un coût trop élevé, parce qu'il faut réduire les dépenses publiques et toute une série d'arguments du genre : les services publics ne répondent plus aux besoins des populations, leur libéralisation serait ainsi une solution miracle.

Or, l'étude le démontre, la libéralisation produit des ruptures d'égalité encore plus fortes et aggrave les injustices sociales. Dans le même temps, elle ne favorise pas du tout la transition écologique, voire crée encore plus de pollution. À ce titre, le domaine des transports est emblématique : moins de fret, c'est ainsi plus de camions sur les routes, donc, nécessairement, une accélération de l'émission des gaz à effet de serre, responsables du réchauffement climatique.

L'étude dégage une série de pistes, notamment reconsidérer l'opposition monopole-concurrence.

L'étude aboutit à la conclusion que la réponse n'est pas dans le « tout monopole ». Mais elle montre aussi qu'elle n'est pas non plus dans la domination des oligopoles, un petit nombre de grandes entreprises, comme c'est le cas aujourd'hui dans le gaz et l'électricité. Au bénéfice des actionnaires, pas des usagers. Nous pensons que les services publics doivent se construire à partir du terrain, dans une démarche globale qui intègre les dimensions sociales, écologique, démocratique.

Comment allez-vous vous faire entendre dans une Europe qui vire très à droite ?



La casse des services publics, ce n'est pas que la faute à l'Europe. Les gouvernements ont une responsabilité politique dans les processus de libéralisations.

Certes, la tâche est compliquée et la partie est loin d'être gagnée – d'autant que l'on vit dans une Europe incapable de répondre aux besoins des gens et qui compte 87 millions de pauvres. Mais, en même temps, l'Europe demeure, quoi qu'en pensent certains, un grand chantier de luttes, tout particulièrement en ce qui concerne les services publics. Les gens sont mobilisés et veulent en finir avec ces territoires désertés, abandonnés. Je veux faire la démonstration que les luttes

sociales répondent plus à l'intérêt général que les directives technocratiques imaginées par quelques idéologues du haut de leur tour d'ivoire. Et c'est dans cette Europe-là que je veux continuer de croire que l'on peut quand même gagner des choses.

▶ Etude à télécharger sur
<http://mariepierrevieu.fr/>
et sur : bit.ly/2FODmHq

Journal du SEV

Plan de parution 2019

Le Journal du SEV paraît toutes les deux à trois semaines. L'été, il observe une pause de 7 semaines.

N° 1	31 janvier	N° 11	29 août
N° 2	21 février	N° 12	12 septembre
N° 3	14 mars	N° 13	26 septembre
N° 4	4 avril	N° 14	10 octobre
N° 5	26 avril	N° 15	24 octobre
N° 6	16 mai	N° 16	7 novembre
N° 7	31 mai	N° 17	21 novembre
N° 8	14 juin	N° 18	5 décembre
N° 9	27 juin	N° 19	19 décembre
N° 10	11 juillet	Plan détaillé sur sev-online.ch	

DISRUPTION

Uber rappelé à l'ordre

ysa Le 10 janvier dernier, devant la cour d'appel de Paris, la « nouvelle économie, » était rattrapée par le « vieux monde ». En clair : Uber est priée de respecter les droits sociaux des chauffeurs utilisant ses services, comme n'importe quel employeur.

Examinant précisément la presta-

tion du chauffeur durant ses connexions, les juges ont relevé que la dépendance, tant au regard du choix de la clientèle, des tarifs, des courses, des directives transmises par la plateforme, ainsi que les sanctions, caractérisent un lien de subordination, notion clé du contrat de travail.



PORTRAIT

Wolfram Siede fait avancer Fairlog

Karin Taglang
karin.taglang@sev-online.ch

Wolfram Siede, c'est le nom du nouveau responsable de l'alliance syndicale Fairlog au SEV. Il s'est toujours engagé avec ferveur pour la défense des droits humains et la justice sociale. Ce sont avant tout les employés de la logistique qui profitent aujourd'hui de ses services.

Wolfram Siede travaille depuis le 1er octobre 2018 au SEV. Il a été engagé en tant que responsable du domaine Fairlog, l'alliance syndicale fondée en 2017 dans la branche de la logistique. En plus de sa tâche principale, il encadre aussi les sections des transports publics de Zoug et d'Auto AG Schwyz.

Un «curriculum en mosaïque»

Au début de sa carrière, Wolfram Siede était artisan, puis il est devenu concepteur de médias. Il dit de lui-même: «j'ai un curriculum en mosaïque».

C'est seulement sur le tard qu'il se lance dans des études en travail social; il passe son bachelors en 2012. Son dernier poste de travail était dans l'encadrement social des réfugiés chez Caritas en Allemagne. Au premier abord, on ne voit pas trop de rapports avec le domaine syndical ni avec la branche de la logistique. Mais Wolfram Siede fait des parallèles: «Dans les deux domaines, il s'agit de défendre les droits humains de personnes qui se trouvent parmi les moins privilégiées sur le plan économique.» Il précise aussi qu'il n'est pas étranger au monde syndical: dès le début de son activité professionnelle, il est devenu membre actif des syndicats IG-Metall et Verdi qui font partie de l'Union syndicale allemande.

Développement de la branche

La tâche de Wolfram Siede en tant que responsable de Fairlog au SEV n'est pas simple car la branche de la logistique est extrêmement vaste et confuse, et pratiquement pas organisée sur le plan syndical. Mais si l'on jette un oeil sur le mur de son bureau où est affiché un Mind-



Wolfram Siede

map bariolé, on comprend qu'il ne perd pas le fil. Son objectif est clair: «dans le projet Fairlog, le SEV s'intéresse en premier lieu au transport ferroviaire des marchandises et aux prestataires de logistique qui y sont liés. Actuellement je concentre mes forces là-dessus», explique-t-il. Dans ces entreprises, Fairlog, resp. le SEV n'a jusqu'à présent pas ou très peu de membres. «Nous partons quasiment de zéro», confirme Wolfram Siede.

Le premier pas consiste donc à se développer au niveau des entreprises, ce qui demande d'une part beaucoup de travaux de recherche mais d'autre part aussi des discussions personnelles avec les employé-e-s.

«C'est ainsi que je peux nouer des contacts

et savoir où le bât blesse», explique Wolfram Siede. Il est certain qu'avec ce travail de mise en place des bases, son goût pour le social est satisfait.

L'objectif: conclure une CCT

Le but premier pour l'instant est de recruter des membres. Le pas suivant sera de conclure des CCT d'entreprise. Ce sont avant tout les salaires mais aussi les réglementations sur les temps de travail et de repos qui constituent les principaux problèmes.

«Jusqu'à présent, il n'y a pas de salaire minimum et beaucoup d'employés ont des revenus très bas dans cette branche», affirme Wolfram Siede. Et les journées de 13 ou 14 heures sont monnaie courante.

«Nous voulons nous ancrer dans ces entreprises et tenter de fixer des règles au moyen de CCT.» L'objectif à long terme sera certainement une CCT de branche, mais le chemin est encore long et sinueux jusque-là.

Fairlog a déjà accompli du travail concret: Unia a commencé à parler à des chauffeurs poids-lourds de manière ciblée et à les organiser. Dans ce secteur, la peur règne véritablement et on essaie de briser cette peur. Syndicom est intervenu auprès des courriers cyclistes, entre-temps il y a maintenant une CCT dans ce domaine.

Beaucoup de secteurs de la branche de la logistique, qui croît à une vitesse folle, sont étroitement liés au service public car ce dernier est de plus en plus privatisé. C'est aussi pour cela que le SEV s'engage dans cette branche. Fairlog est un pas important vers un développement syndical dans la branche et Wolfram Siede, avec sa grande motivation, est la personne idéale pour accomplir cette tâche difficile.

PV VALAIS

Assemblée d'automne 2018

Peter Rolli Notre président de section Patrick Rouvinez souhaite la bienvenue à tous les participants et en particulier à notre orateur Giorgio Tuti. L'exposé du président du SEV est composé de trois blocs: 1. Direction actuelle prise par le SEV en ce qui concerne les affaires de l'UE, 2. L'évolution du transport public dans nos pays voisins de l'Europe et 3. Les 100 ans du SEV, le nouveau Logo, nouveau outfit et les activités prévues en 2019. La clôture des 100 ans du SEV aura lieu le 30 novembre 2019 à Olten, jour de création du SEV. Jusque-là, le SEV va parcourir toute la Suisse avec un «Bus-Expo». Une locomotive habillée aux couleurs du SEV va également parcourir la Suisse pendant cette période.

Le Bus fera arrêt le 27 juin 2019 à Martigny et d'autres dates pour notre section ne sont pas encore connus. Le nouveau Logo nous est présenté et les couleurs noire-rouge-blanc restent inchangés. La 8e CCT a enfin pu être conclue aux CFF avec une satisfaction majoritaire de nos membres actifs. Mais quelle sera la suite? Patrick Rouvinez félicite le SEV pour le travail intense accompli sur ce point.

Après quelques questions et un grand merci pour l'accueil, Giorgio doit prendre congé. Il souhaite bien sûr un au revoir en 2019 et en particulier lors des festivités du centenaire du SEV. Patrick peut clore l'assemblée par la suite et souhaite à tous les participants une bonne fin d'année.



Neige et fun au programme pour les jeunes !

JEUNESSE SEV

Voyage en Autriche

Xenja Widmer Du 10 au 13 janvier s'est déroulé en Autriche le traditionnel *Snow and Fun Challenge* de la jeunesse vida - l'homologue autrichien du SEV - avec quelque 200 participant-e-s. La jeunesse SEV n'a pas manqué de s'y rendre avec une délégation de 12 membres. A l'aller, nous avons eu quelques problèmes à cause de la quantité impressionnante de neige. Ironie du sort: le challenge se déroulait à Kärnten, seul endroit du pays où il n'y avait pas le moindre centimètre de neige. Mais grâce à l'enneigement artificiel sur les pistes, le concours a quand même pu avoir lieu. Un membre SEV a même pu monter sur le podium dans la catégorie ski, il y eu la 3ème place. Nous avons aussi obtenu quelques points au concours de costumes sur le thème «Héros d'enfance». Mais le principal, c'est que nous nous soyons

bien amusés. Nous avons passé du bon temps avec nos collègues autrichiens et avons pu étoffer nos relations internationales et notre amitié.

Le trajet du retour a pris une tournure d'Odyssée. Nous avons dû par deux fois descendre du train pour prendre des bus de remplacement et avons attendu longtemps dans la neige. Nous sommes finalement arrivés à Zurich le dimanche soir avec 5 heures de retard. Mais le temps perdu n'a pas réussi à atteindre notre bonne humeur!

Photos sur la page Facebook de la Jeunesse SEV:
www.facebook.com/sev.jugend/

PV GENÈVE

Fête de fin d'année

Serge Anet 106 convives, un musicien, un traiteur et son équipe: tout ce petit monde était réuni pour la Fête de fin d'année du 11 décembre. Tant de visages heureux, quelle récompense pour le comité de section! On a fêté les jubilaires (photo). N'avaient pu se joindre à nous: Michel Oppliger, Renaud Duc,

Gilbert Maret, Paul-Henri Rossel, Ami Cloux. Après l'apéro et un délicieux repas, les langues n'ont pas chômé, en musique svp - merci Olivier. Chaque participant-e a versé deux francs de bon cœur, la caisse de section a doublé le montant et ce sont 450 fr qui sont allés aider la Chaîne du Bonheur.



De g à dr: Claudine Benvegnin, Serge Anet, André Berger, Peter Küng, Gérard Troxler, Bernard Emonet. André Planche avait dû repartir.

PV VAUD

Traditionnelle fête de Noël

Le Comité Bref compte rendu de notre traditionnelle fête de Noël du 5 décembre 2018.

Dans la grande salle du Cazard, à Lausanne, et avec une participation de plus de 110 membres, le comité de la PV Vaud a eu le plaisir d'accueillir l'Ensemble musical d'Etagnières en ouverture, suivi de chants de circonstances entonnés par les participant-e-s, puis la partie officielle conduite par René Guignet, notre Président, sans oublier le message de Noël délivré par notre collègue Pierre-André Combremont, qui à cette occasion fêtait son 80ème anniversaire, comme

77 autres membres qui fêtaient eux, soit leurs 40, 50, 60 et 70 ans de sociétariat SEV.

En seconde partie, la partie récréative a été conduite par les Fleurs du Mâle, qui par leurs chansons à la fois tendres et un brin coquines, nous ont enchantées.

Un compliment est encore adressé aux membres de notre section qui ont décoré les tables.

Et pour rappel, notre prochaine assemblée générale aura lieu le mercredi 6 mars 2019, toujours au Cazard, Place du Marché 15 à Lausanne, et que l'on se le dise!

Sous-fédérations

19.2

VPT, Branche Bus

Journée de branche Thèmes principaux : Sondage « santé au travail », exposé sur « Syndicat et politique » de Giorgio Tuti, président SEV.

Inscription jusqu'au 10 février sur le site web vpt-online.ch. Suite au retrait de René Tagliang du comité de la branche, une candidature allemande est recherchée. Elections lors de l'assemblée de la branche.

10 h – env. 16 h (dès 9 h 30 café). Hôtel Olten à Olten.

7.3

VPT, Branches Rail et tourisme

Journée de branche Thèmes : actualité dans la branche Rail et tourisme, informations du SEV sur les enjeux syndicaux et la célébration du centenaire du SEV, défis et vision d'avenir pour les régions touristiques. Dialogues entre participants. Si possible: toutes les régions représentées.

Inscription par mail jusqu'au 15 février sur notre site vpt-online.ch (mot de passe : voir le compte-rendu annuel) ou exceptionnellement auprès de martin.ritschard@vpt-online.ch.

10 h – 16 h (dès 9 h 30 café). Hôtel Olten à Olten.

11.5

AS, Branche voyageurs

Journée de branche Elle s'adresse aux collègues de la vente. Thème : manquement / conseils et astuces avec le nouvel Office 365 -Outils. Public-cible : assistant-e clientèle qui, dans leur travail quotidien au Centre de vente voyageurs utilisent un PC. Traduction simultanée français-allemand. Possibilité d'envoyer au préalable ses questions écrites.

Inscription par mail à p@as-online.ch; précisez langue et propositions de sujet de discussion. Participant-e-s : max 50. Repas offerts.

Dès 9 h 30, Hôtel Olten à Olten.

4.3

VPT, AS Ouest
Journée de la vente

Détails : voir page 6. **Inscription** jusqu'au 15 février par email à: tony.mainolfi@sev-online.ch.

09 h 15 à 16 h, Espace Dickens, Av. d'Ouchy 9, Lausanne, secrétar. SEV.

6.3

PV-Vaud

Assemblée générale ordre du jour: comptes, rapport et désignation des délégués à l'AD PV et au congrès. Infos Bus du 100e SEV. Accueil et intervention de **Pierre-Yves Maillard**.

14 h, Salle du Cazard, Pré-du-Marché 15, Lausanne.

14.3

PV-Valais

Assemblée générale Repas au prix de Frs. 30.- (apéritif, menu, boissons). Brigue départ 9h03, Sion 9h45, Martigny arrivée 10h08. Monthey dép. 9h48, St-Maurice dép. 10h03, Martigny arr. 10h16. **Inscription** via le formulaire ou tél.: 079 223 00 63 ou email à romona@bluewin.ch (Monay). 10 h 30, Salle Communale, Martigny

Sections

26.2

Conférence des sections

Matin: actualité syndicale, 100 ans du SEV et LDT. Après-midi: discussion avec le collectif «Dire le travail».

Inscription d'ici au 1er février par tél.: 021 321 42 52 ou mail à: tony.mainolfi@sev-online.ch.

09h15 – 16h30, Espace Dickens, Avenue d'Ouchy 9. Repas à 12h15.

Agenda 01/19

11 avril

COURS DROIT DU TRAVAIL

Accompagnement

En qualité de membre d'un comité de sections SEV ou d'une commission du personnel, il vous arrive parfois d'être appelé à accompagner un-e collègue auprès d'un-e supérieur-e. Ce cours vous permettra d'être mieux préparé-e lors de ce genre d'entretien.

L'objectif du cours est d'être en

mesure de connaître les principes de base du droit du travail et du code des obligations, de savoir à quoi être attentif, des sujets sur lesquels vous pouvez intervenir, quelles sont les obligations réciproques et finalement d'avoir de l'assurance dans cet exercice. C'est aussi l'occasion de partager ses expériences avec des

collègues d'autres entreprises.

Le matin, un avocat donnera les bases légales. L'après-midi sera axé sur la pratique (atelier jeux de rôle).

Inscriptions : jusqu'au 15 mars à: tony.mainolfi@sev-online.ch.

Selon votre CCT, il est prévu que vous puissiez demander à y participer. Mais s'y prendre à l'avance !

Intervenants: **Me Graf**, avocat actif en droit du travail – Président au Tribunal des prud'hommes (Lausanne) et **Valérie Solano**, secrétaire syndicale SEV. Places limitées.

11 avril, 8 h 30 – 16 h

Salle de conférence du secrétariat SEV de Lausanne (Av. d'Ouchy 9).

IMPRESSUM

SEV – le journal du Syndicat du personnel des transports paraît toutes les deux semaines. ISSN 1662-8462

Tirage: 10 211 ex. (total 40 995 ex.), certifié REMPA au 20. 10. 2017

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

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

Adresse de la rédaction: Steinerstrasse

35, case postale, 3000 Berne 6; contact@sev-online.ch; 031 357 57 57.

Abonnements et changements d'adresse: info@sev-online.ch, 031 357 57 57. 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-presses: AZ Medien, Aarau;

www.azmedien.ch

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

Le prochain journal paraîtra le 21 février.

Le délai pour les annonces est fixé au 11 février à midi, celui de l'agenda au 14 février à 10h.

Plan de parution en 2019 : voir page 8.



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale del trasporto

Préavis Congrès SEV 2019

Le 80^e Congrès SEV aura lieu le 4 juin 2019 à Berne

Ordre du jour

- Ouverture du congrès
- Vérification des mandats
- Election des scrutateurs et de la secrétaire du jour
- Procès-verbal du 79^e congrès ordinaire des 23/24 mai 2017
- Exposé du président SEV
- Elections
- Election complémentaire d'un membre du comité directeur SEV
- Présidence du comité SEV: période administrative 2019/2020
- Commission de gestion SEV (CG SEV), membres et membres remplaçants
- Rapport social SEV 2019
- Propositions de la commission de gestion (CG) SEV
- Textes d'orientation SEV 2019-2021
- Propositions au congrès
- Révision des statuts et règlements SEV
- Résolutions
- Divers

Propositions au Congrès

Les propositions peuvent provenir :

- du comité SEV
- de la direction SEV
- des sous-fédérations
- des sections
- des commissions

Les propositions doivent parvenir par écrit au secrétariat central SEV à Berne à l'attention de Christina Jäggi, Secrétaire de l'organisation SEV, deux mois avant le Congrès, donc au plus tard le jeudi 4 avril 2019.

Comité SEV

SOUS-FÉDÉRATION RPV

L'attelage automatique devient réalité

Service de presse de la sous-fédération RPV La commission centrale s'est réunie en décembre pour sa séance ordinaire.

Ce qui a été introduit il y a tout juste deux ans pour la première fois devient maintenant réalité: il s'agit de l'attelage automatique. CFF Cargo l'utilise dès le 21 janvier 2019 dans l'exploitation normale. En tout 105 wagons marchandises et 25 locs de manoeuvre et de type Re 420, Am 843 et Tm 232 ont été modifiés durant les derniers mois et seront mis en service à la fin janvier dans le service combiné intérieur.

Il y a quelques semaines, CFF Cargo a reçu le mandat de transporter le verre à recycler de la ville de Zurich. Dès janvier 2019, CFF Cargo transporte chaque semaine quatre à cinq wagons marchandises de verre usagé trié selon la couleur, de la station de recyclage Spross Debag vers la verrerie située en pays limitrophe. Jusqu'à présent, le verre était déposé à l'extérieur de la ville et depuis là, transporté plus loin par rail. En mars 2019 les processus de CFF Cargo seront examinés.

L'OFT décidera s'il octroie ou non le certificat de sécurité à CFF Cargo. L'analyse débutera en mars et pourra durer jusqu'en juin 2019. La CoCentr et les présidents de section ont reçu l'invitation aux conférences des sections 2019. Nous avons également reçu une invitation à la journée Clean du 02.02.2019. La séance CC des 13 et 14.03.19 se déroulera à l'hôtel Florida à Studen près de Bienne. La CoCentr va commander la carte d'urgence en allemand, français et italien pour tous les membres d'ici la fin janvier. Les teams RCP de Zürich, Zürichsee et Niederglatt sont maintenant dans la région Ost, la CoPe surface est intégrée. L'unité d'affaires I-FN (Fahrplan und Netzdesign) est divisée. Le secteur Netzdesign est transféré à l'organisation qui succèdera à I-AT (Anlagen und Technologie). On ne connaît pas encore les nouveaux noms des unités d'affaire. Manuel Avallone a décidé de remettre sa fonction de vice-président SEV au congrès 2019 mais il reste au SEV. La CoCentr souhaite à tous les membres une bonne année 2019.

DÉCÈS

Bersier Gilbert; 1936; Chef du mouvement, Cointrin, PV Genève.

Borel Georgette; 1927; veuve de Jean-Pierre, Le Sépey, PV Vaud.

Bréanti Simone; 1932; Fonct d'administration, Lausanne, PV Vaud.

Burger Claude; 1943; 1043, Employé d'exploitation, Bienne, PV Biel-Bienne.

Carrel Pierre-Alain; 1955; Chauffeur pens., Le Locle, VPT TPCV.

Chatagny Roger; 1934; Aiguilleur de pavillon, Corserey, PV Vaud.

Cimone Antonio; 1952; Conducteur de bus, Gland, VPT NStCM-TPN-Télédole.

Clot Valentine; 1922; veuve de Edmond, Lausanne, PV Vaud.

Crausaz Alphonse; 1943; Conducteur de véhicules, Promasens, PV Fribourg.

Crittin Therese; 1928; veuve de Roger, Martigny, PV Valais.

Croisier André; 1934; Chef de train, St-

Maurice, PV Valais.

Diserens Pierre-Eric; 1941; Mécanicien, Montreux, PV Vaud.

Doudin Marguerite; 1921; veuve de Pierre, Lausanne, PV Vaud.

Ducommun Henri-Louis; 1930; Les Ponts-de-Martel, VPT TRN-rail.

Dufour Suzanne; 1923; Veuve de Marc, Genève, PV Genève.

Durussel Roland; 1925; Chef de service, Renens VD, PV Vaud.

Eschmann Jean-Louis; 1938; Monteur spécialiste, Delémont, PV Jura.

Flury Marie-Therese; 1926; veuve de Jean-Louis, Münchenstein, PV Basel.

Gafner Werner; 1933; Ouvrier spécialiste, Bassecourt, PV Jura.

Gerber Sonya; 1936; Fonctionnaire d'administration, Lausanne, PV Vaud.

Guex Henri; 1927; Cond/ctr pens, Prilly, VPT TL.

Hofer Denise; 1929; veuve de Roger, Fribourg, PV Fribourg.

Jean-Mairet Claude; 1939; Les Ponts-de-Martel, VPT TRN-rail.

Leyvraz Alfred; 1924; Chef de groupe,

Genève, PV Genève.

Liechti Ruth; 1932; veuve de Samuel, Nidau, PV Biel-Bienne.

Nydegger Raymond; 1935; veuve de Jean-Jacques, Morges, PV Vaud.

Stuby Charles-Henri; 1947; Schienenfahrzeugführer, Puidoux, PV Vaud.

Tauss Germaine; 1930; veuve de Gérard, Bouveret, PV Valais.

Turin Daniel; 1936; Chef du mouvement, Etoy, PV Vaud.

Turin Hedwige; 1924; veuve de Jean-Pierre, Genève, PV Genève.

«FIGHT FOR \$15»

Succès pour les salaires minimums

Ines Zöttl, Washington
izoettl@t-online.de



Aux USA, toujours plus d'Etats augmentent les salaires minimums. A New York, le personnel des fast-foods reçoit 15 dollars de l'heure depuis le 1er janvier. Amazon paie un tel salaire dans tout le pays. Que se passe-t-il dans le pays du capitalisme?

Tout le monde disait: «vous n'avez aucune chance». Mais ils n'ont pas écouté. Lorsqu'en novembre 2012 une centaine d'employés de McDonald's, KFC et Burger King de New York ont fait la grève le temps d'un service, leur revendication avait soulevé pas mal d'étonnement: ils exigeaient un salaire minimum de 15 dollars de l'heure. Peine perdue, ont déclaré quelques observateurs remplis de bonnes intentions. Car le salaire minimal prescrit par la loi était, dans la ville qui ne dort jamais, de 7,25 \$ de l'heure. Même pas la moitié!

Sept ans plus tard, le mouvement «Fight for \$15» a atteint son but: dès le 1er janvier, les chaînes de fast-food de la ville doivent payer à leurs employés un minimum de 15 dollars de l'heure, et les 25 000 employés de l'aéroport profitent également de cette nouvelle règle.

New York n'est de loin pas le seul endroit où l'Etat est venu en aide aux *working poor*. En effet, 19 Etats et 21 villes ont augmenté la limite des salaires minimums en début d'année. Aux USA, il y a actuellement un véritable patchwork de règles: le salaire minimum fixé à 7,25 dollars par le Congrès des Etats-Unis en 2009 n'a pas été relevé depuis. Cette limite ne peut pas être dépassée vers le bas par les Etats fédéraux, par contre vers le haut, oui. Ainsi, les entrepreneurs en Alabama continuent de payer leur personnel 7,25 \$ de l'heure mais dans le Dakota du sud, ils doivent octroyer 9,10 \$ de l'heure et dans l'Etat de Washington, 12 \$ de l'heure. La ville de Seattle, siège d'Amazon et de Starbucks, qui se trouve dans cet Etat, prescrit même un minimum légal de 15 \$, resp. 16 \$ pour les grandes entreprises.

C'est «Fight for \$15», avec sa campagne alliant judicieusement l'activisme bruyant de la base à un lobbyisme virulent sur le plan politique, qui a permis d'obtenir ceci. Mais c'est surtout le syndicat SEIU qui est aussi derrière tout ça.

Votations populaires pour arriver plus vite au but

Ces dernières années, le mouvement pour les salaires minimums a pris un chemin qui lui a permis d'arriver plus rapidement au but: les votations

populaires. «Avant 2010, les initiatives des électeurs étaient en première ligne un instrument de la droite pour faire passer les thèmes des conservateurs. Puis soudain la gauche s'est réveillée» a expliqué au «Washington Post» Heidi Gay, co-présidente de *National Ballot Access*.

Il s'avère que même dans le pays où le capitalisme est roi, de nombreux citoyens aimeraient pouvoir bénéficier de la protection de l'Etat. Durant les dernières années, les électeurs ont voté dans 12 Etats en faveur d'une hausse des salaires minimums. Ceci même en Arkansas et dans le Missouri par exemple, où un certain candidat du parti républicain très proche du marché, Donald Trump, a reçu un large soutien lors des présidentielles en 2016. Et lors des élections de mi-mandat l'année passée, les conservateurs ont aussi tout raflé en Arkansas. Mais les démocrates ont tout même gagné une chose le jour de la votation: la campagne sur les salaires minimums. Cet Etat va maintenant relever les salaires par étapes jusqu'à parvenir aux 11 \$ de l'heure en 2021, ce sera le taux minimum le plus élevé de tous les Etats si on le compare au pouvoir d'achat et aux salaires moyens. Car l'Arkansas est l'un des Etats les plus pauvres des USA.

A New York, ces 15 \$, les salariés en ont bien besoin. Ainsi p. ex.,

Theresa Borkowski, 33 ans, diplômée de l'Université des Etats-Unis d'Amérique, a parfaitement décrit dans le «Wall Street Journal» ce pour quoi elle dépense son salaire durement gagné durant sa semaine de 48 heures composée de deux jobs différents: pour sa chambre dans un appartement communautaire à Brooklyn, elle verse 1050 \$ par mois, 300 \$ par mois vont au remboursement de son crédit d'études, 100 \$ pour le métro, 93 \$ pour le téléphone. Pour se nourrir de produits frais, elle met 50 \$ par semaine. Selon les calculs des économistes de la MIT, une école supérieure de grande renommée, un adulte travaillant à plein temps a besoin de 16,14 \$ de l'heure pour pouvoir vivre dans le secteur de Manhattan. Dans la capitale, à Washington, il faut même 17,11 \$ pour vivre, par contre en Arkansas, 10,38 \$ suffisent.

Amazon montre l'exemple

En Allemagne comme aux USA, les économistes se disputent: les salaires minimums sont-ils utiles ou dommageables pour l'économie et les salariés-e-s? Et s'ils sont utiles, à partir de quel montant? Le moment est favorable pour «Fight for \$15». Grâce à la conjoncture florissante, le nombre de postes disponibles dépasse actuellement celui des personnes en recherche d'emploi.

Amazon a annoncé l'automne dernier de lui-même un salaire minimum de 15 \$ pour son personnel américain. La chaîne de discount Target veut s'aligner d'ici 2020, alors que le grand distributeur Walmart est à la traîne avec ses 11 \$ de salaire-horaire pour les nouveaux arrivants. Il est dans la ligne de mire des activistes pour cette raison. «Le personnel de Walmart en a marre de travailler pour des salaires de misère. Je dis à la famille Walton, fondatrice de Walmart: faites ce qui est juste, et versez à votre personnel un salaire qui lui permette de vivre», écrit le sénateur de gauche Bernie Sanders sur twitter. Il aimerait introduire une loi qui interdise aux grands groupes de racheter leurs propres actions s'ils n'octroient pas à leur personnel au moins 15 \$ de l'heure.

Pouvant marquer des points avec ce thème, beaucoup de politiciens américains se sont débarrassés de leurs derniers doutes en matière de conséquences macroéconomiques. La présidente de la Chambre des représentants Nancy Pelosi tient aussi parole vis-à-vis de ses électeurs. En 2017, elle a promis, en cas de prise de pouvoir de son parti, d'adopter «dans les 100 premières heures» un projet de loi visant à augmenter les salaires minimums dans tout le pays de 7,25 à 15 \$. Majoritaires au Congrès depuis novembre 2018, les démocrates ont tenu parole.



RANDONNÉES ATTRACTIVES

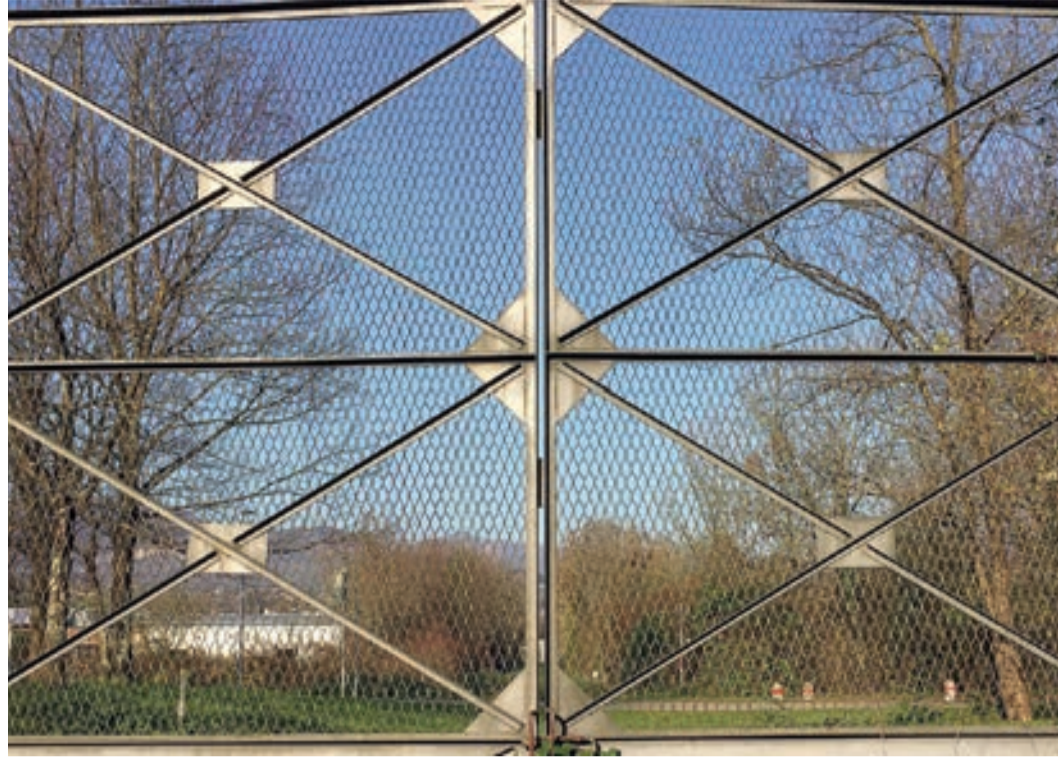
Muriel Baeriswyl

Avec la beauté de ses paysages, l'«Emmental doré» est une destination d'excursion populaire. Renommée pour ses vieilles maisons paysannes imposantes et son fromage, à la fin de l'automne, c'est particulièrement beau si le brouillard matinal se couche comme un voile sur la vallée.
www.wunderland-fotografie.ch

?

PHOTOMYSTÈRE

Où cette
photo
a-t-elle
été prise?



Pour participer, merci de nous envoyer vos réponses d'ici le **mercredi 13 février 2019** avec votre nom et votre adresse.

Par e-mail: mystere@sev-online.ch

Sur le net: www.sev-online.ch/quiz

Par carte postale: SEV, quiz, Postfach, 3000 Berne 6

Le/la gagnant-e sera désigné-e par tirage au sort parmi les bonnes réponses et remportera **des chèques Reka d'une valeur de 40 fr.**

Nous publierons le nom du/de la gagnant-e et la solution dans notre prochain numéro. Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance. La solution du mot mystère du N° 19: SAINT SYLVESTRE.

Rosemarie Plechati, Gerlafingen, membre de la PV Basel, remporte un bon pour un livre d'une valeur de 40 fr.

SUR LES TRACES DE ...

Ruedi Baumann, assistant clientèle



Ruedi Baumann en train de donner des informations avant le départ à Zurich HB.

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Le Journal SEV a accompagné Ruedi Baumann dans sa journée de chef de train. Il a parlé avec lui de sa longue expérience dans la CoPe Voyageurs et en tant que vice-président de la section ZPV Säntis Bodensee.

Ruedi Baumann et Urs Wenger ont débuté leur service du matin à 4 h 21 déjà. Il leur reste maintenant à effectuer le trajet entre Zurich HB et St-Gall sur l'interregio. «Urs en tant que président de section et moi-même, en tant que vice-président, sommes aussi au SEV un team de longue date», explique Ruedi avant de répondre aux questions de deux clientes de la composition Flirt à deux étages, puis de téléphoner au mécanicien. A 12 h 09, il donne le départ du train de manière classique: il tourne la clé carrée dans le boîtier orange. Toutefois aux sept prochaines gares, il fera plutôt partir le train au moyen de l'app sur son natel.

Après que le train ait passé le dernier aiguillage de la gare, Urs monte l'escalier et Ruedi s'occupe de demander aimablement les billets à l'étage du bas. Son natel scanne rapidement les swisspass et sa pince fait des trous dans les billets. Un peu avant Oerlikon, Urs annonce le nombre de passagers dans son segment du train et Ruedi introduit dans son natel le chiffre correspondant à l'occupation du train. Ce chiffre doit apparaître sur les écrans dans les gares afin que les passagers qui attendent sur le quai sachent dans quelle voiture ils trouveront (peut-être) des places assises. Après Oerlikon, Ruedi vent pour cinq francs à une cliente un reçu signalant l'oubli de l'abonnement demi-tarif.

Service personnalisé à la clientèle

Après l'aéroport, Ruedi informe un touriste qu'au vu de la quantité de neige, les trains vers St-Moritz ne circulent pas pour l'instant. A Coire, il trouvera des informations sur un éventuel bus de remplacement. «Y a-t-il du wifi dans le train?» demande un homme qui peut montrer son ticket électronique seulement par internet. «Non, il y a trop de contours en Suisse», explique Ruedi. Mais il règle le problème grâce à la fonction hotspot de son natel. Il lui arrive parfois de faire des tours de passe-passe pour petits et grands voyageurs, en faisant apparaître un billet derrière l'oreille d'un enfant. Il gonfle un ballon pour un jeune garçon et en fait un petit chien. Il arrive à être efficace en distribuant des remarques enjouées avec bonne humeur, sans élever la voix ni recourir à la contrainte.

«Un encadrement individuel et personnel, c'est cela notre force: cela nous rend irremplaçables» affirme Ruedi en buvant son café à St-Gall. «Nous sommes bientôt les derniers cheminots à qui l'on peut poser des questions durant un trajet. Lors de la dernière enquête sur la satisfaction de la clientèle, le personnel des trains a reçu 83 points sur 100, donc cela dépasse les résultats obtenus aux CFF. Toutefois, avec la digitalisation, notre rôle est remis en question.»

Au service des collègues

La section ZPV a lancé récemment parmi les assistants clientèle de St-Gall une enquête sur les raisons du sentiment de fatigue et de stress ressenti par tous. Est-ce à cause des sous-effectifs, de l'accompagnement en solo, des tours rapprochés ou de toutes les nouveautés alliées à une formation insuffisante? C'était le cas par exemple pour les nouveaux trains grandes lignes de Bombardier: Ruedi a créé un groupe de *chat* à ce propos, pour faire un échange d'expériences. Ce groupe compte déjà 85 membres et la tendance est à la hausse! Ruedi sacrifie beaucoup de son temps libre car il oeuvre également depuis des années pour la CoPe et le SEV. L'encadrement personnel des collègues fait partie de ses préoccupations. Apparemment, les chefs et le service RH n'ont jamais le temps de s'occuper des problèmes du personnel, ils préfèrent envoyer les gens à la CoPe. C'est une tâche difficile de former les nouveaux membres de la CoPe. «Mais si l'on fait quelque chose avec plaisir, on trouve les ressources.»

Durant toute sa vie, Ruedi a suivi des formations continues, beaucoup de cours syndicaux et aussi des cours de sauveteur pour pouvoir intervenir avec les trains anti-incendie et de sauvetage. Il a grandi à Flawil (SG) et à 17 ans, il a fait son apprentissage d'exploitation aux CFF. Il est monté en grade jusqu'à devenir chef de team chez Mobility Services, qui comptait alors plus de 40 employés. Mais comme il ne cautionnait pas le style de direction qu'on lui demandait d'appliquer, en 2003/2004 il a accompli la formation d'agent commercial des trains. Il a appris l'italien depuis tout petit grâce à sa mère. Ses connaissances en sports de combat lui ont été parfois utiles lors d'agressions et lui permettent de mieux réagir dans les situations périlleuses. Cela l'aide aussi dans les trains de fans qu'il accompagne. Mais là, il faut surtout avoir des compétences sociales...

Ruedi préside le PS de son lieu de domicile, Degersheim. Il a eu trois enfants qui sont maintenant adultes, de deux femmes différentes. «Mais je n'en ai épousé qu'une!».

BON VOYAGE

Micha Dalcol

