

SEV N° 3

Le journal du Syndicat du personnel des transports

SONDAGE SEV VPT

Chauffeurs davantage stressés et malades

▶ p. 5

ÉDITO de Françoise Gehring

Un cri collectif de liberté

▶ p. 3

Dimanche dernier de nombreuses femmes se sont réunies à Bienne. Elles étaient déterminées, avec du punch et de l'énergie à revendre. Ces Assises féministes nationales avaient pour but de préparer la grève du 14 juin prochain. Les femmes haussent à nouveau le ton, donnant ainsi force et élan à une nouvelle vague de féminisme. Cela se passe en Suisse, mais aussi dans le monde entier. Ce nouvel élan trouve ses origines dans le mouvement de libération de la femme des années septante, qui avait déclenché une véritable révolution socio-culturelle. Ce mouvement avait bouleversé la vie des personnes, remis en cause les destins résignés de nos filles, nos soeurs et nos épouses, jusqu'alors jamais libres de choisir, jamais citoyennes à part entière. Cela a changé les rôles, modifié les habitudes les plus profondes, donnant vie à une nouvelle culture, de nouvelles valeurs. Ce

bouleversement avait alors nécessité beaucoup d'énergie et d'efforts.

Mais les résistances à ce mouvement de libération n'ont jamais baissé la garde. Aujourd'hui encore, il y a des personnes qui voudraient revenir en arrière. Et, d'une certaine manière, notre société a déjà fait marche arrière. Le concept de la femme-objet revient à la mode, l'autodétermination des femmes est remise en cause, leur droit même de vivre sans violence est contesté dans de nombreux pays. Ainsi, de nombreuses femmes recommencent à rêver au prince charmant seul capable de prendre en main leur destin. Cette lente érosion de la dignité féminine, tant publique que privée, est presque consommée par l'indifférence et l'accoutumance à un type de communication qui fabrique constamment des stéréotypes et des préjugés. Parmi les nouvelles générations, il y a des personnes qui croient que les droits obtenus à travers les luttes de nos mères et grands-mères sont acquis

pour toujours.

Mais s'assoupir et laisser faire, c'est vraiment la pire des solutions: ne tenons jamais rien pour acquis ! Il est donc important, par exemple, de faire revivre chaque année le 8 mars, Journée mondiale des droits de la femme. Ne permettons pas à la société de consommation, aux fondamentalistes de tous poils et aux nouvelles formes d'autoritarisme de brider les droits des femmes. Il y a encore de nombreux rêves et espoirs à transformer en projets concrets. Le 8 mars dans toute la Suisse et dimanche dernier à Bienne, nous avons assisté à l'émergence d'une belle vitalité: nous avons pris acte que des cœurs sont prêts à exploser d'énergie, prêts à tisser des liens de fraternité et de solidarité. Ces liens sont au centre de la vision féministe des relations entre les femmes. Ces forces vives sont les meilleures ressources pour transformer la grève du 14 juin en un cri collectif d'égalité, de justice et de liberté.

CFF

Cargo enfreint le partenariat social tandis que chez Infra on rate trop d'examens.

4

FVP

Les AG FVP ne sont ni un cadeau, ni un privilège. Giorgio Tuti les défend.

4

Vente

Les salarié-e-s peuvent trouver des perspectives d'avenir pour leur métier.

6

La loc en photo

A toi de jouer

Le SEV met sur pied un concours des plus belles photos - esthétiquement mais aussi les plus originales - de sa locomotive des 100 ans. La créativité est de mise. De magnifiques sont en jeu: le premier prix est un modèle réduit de la locomotive.

Pour participer, il suffit d'envoyer son cliché jusqu'au 31 mars à media@sev-online.ch en mentionnant toutes les coordonnées utiles (nom, prénom, e-mail, téléphone). Toute correspondance et voie de recours sont exclues pour de concours.

BLS rachète

L'entreprise BLS Cargo a repris l'intégralité des actions de l'opérateur de fret ferroviaire belge Crossrail qui emploie 180 collaborateurs et dont le SEV avait combattu la politique de dumping. Le SEV est critique face à cette acquisition. Il craint que ce soient les employé-e-s qui fassent les frais de cette lutte concurrentielle avec une pression accentuée sur les emplois et conditions de travail. Une autre question se pose: comment un tel achat est-il possible alors que, dans le même temps, BLS, majoritairement en mains du canton de Berne, procède à «Best Way», un programme d'économie violent pour le personnel? Le prix de la transaction est encore secret. La reprise, annoncée le 7 mars, doit encore recevoir l'approbation des autorités de la concurrence.

Fermeture de points de vente des CFF

Le Conseil d'Etat a écrit le 6 mars au directeur général des CFF pour demander que les fermetures de guichets fassent l'objet, à l'avenir, d'une démarche d'accompagnement. Elle devra consister à communiquer, plus d'une année à l'avance, aux autorités cantonales et communales, ainsi qu'à la population la liste des points de vente que les CFF ont l'intention de fermer. Cette pratique permettra au Canton de s'assurer que des solutions alternatives ont été envisagées et que les communes concernées sont associées à la mise en œuvre.



Les collègues sont attentifs à la présentation complexe des changements liés à la révision de la Loi sur la durée du travail en 2018.

JOURNÉE DE BRANCHE RAIL ET TOURISME

Fusion, nouveau comité et thèmes chauds

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Plus de 60 membres se sont réunis le 7 mars à l'hôtel Olten pour la journée de la branche Rail et tourisme. Malgré l'absence d'un des orateurs qui a dû s'excuser en dernière minute, la journée a traité de thèmes variés et a permis de nombreux échanges entre les participants.

Christoph Locher, mécanicien au SOB, a présidé la journée qui était marquée entre autres par les élections au comité de branche. Grâce à l'élection à l'unanimité de **Willi Steiner**, MGB, **Bellinda Bärtsch**, RhB et **Cataldo Anzalone**, FLP, le comité de branche peut enfin être de nouveau au complet. Fort heureusement, toutes les régions linguistiques sont maintenant représentées, de la Suisse romande au Tessin en passant par la Suisse allemande et même par les Grisons. A été élu en tant que membre remplaçant **Nicola Capoferri**, FLP.

La branche Rail et la branche touristique ont décidé de fusionner. Les membres des comités actuels des deux branches se retrouveront dans le nouveau comité.

Communications VPT

Le président central VPT **Gilbert d'Alessandro** a souligné l'importance de la branche rail et remercié tous les présidents de section pour leur engagement: «Le SEV fonctionne seulement si vous êtes là et si vous vous engagez». Le président central a souligné également que toutes les compagnies de chemins de fer ont les mêmes problèmes, c'est pourquoi elles doivent être solidaires.

Gilbert a également donné des informations concernant la «carte d'urgence» du SEV: en cas d'accident au travail ou sur le chemin du travail, si un membre risque d'être poursuivi pénalement, il peut faire appel à un «avocat de la première heure». La vice-présidente SEV **Barbara Spalinger** a ajouté qu'un avocat de la pre-

mière heure est important surtout si des personnes subissent des dommages. La carte en format pratique de carte de crédit explique clairement que faire dans les cas d'urgence. Une telle prestation représente un «élément important pour la protection des membres SEV».

Résolution de Suisse orientale

Les trois entreprises ferroviaires de Suisse orientale Südostbahn, Appenzeller Bahnen et Frauenfeld-Wil-Bahn s'engagent par le biais d'une résolution commune pour des augmentations générales des salaires équitables car dans les trois entreprises, la dernière augmentation de salaire a été octroyée en janvier 2012. En 2018, l'ambiance parmi le personnel a basculé en l'espace d'une année, avec un renchérissement de 0,9 % et l'augmentation constante des primes de caisses maladie et des loyers. **Roland Huber** de l'Appenzeller Bahnen et **Bruno Gamper** du SOB ont expliqué comment les salaires évoluent dans leur entreprise. L'assemblée de branche a adopté la résolution et soutenu les revendications des collègues des trois entreprises. «L'investissement le plus important pour l'avenir est d'avoir un personnel motivé et payé correctement. Car c'est lui qui permet aux trains de circuler!»

Thèmes syndicaux brûlants

Le président SEV **Giorgio Tuti** a profité de cette journée pour aborder les thèmes syndicaux d'actualité. Il a mentionné entre autres l'article critique vis-à-vis des FVP qui a paru dimanche dernier dans la presse alémanique. Le SEV et l'Union des transports publics se sont entretenus avec le journaliste et ont essayé de lui expliquer la situation. Ils ont souligné en particulier le fait que les facilités de voyage ne sont pas un cadeau mais une composante du salaire imposable (voir article page 4).

Une communication du BLS est parvenue à la journée de branche durant la matinée: BLS Cargo reprend Crossrail, avec qui le SEV était en conflit il y a quelques temps. Il s'agissait d'un

cas de dumping salarial concernant les mécaniciens de locs et Crossrail avait dû battre en retraite. Le SEV va analyser en détail cette reprise et faire part de ses revendications. «Nous devons veiller à ce que les conditions soient les mêmes dans tout le domaine Cargo», a conclu le président SEV au sujet du BLS.

Giorgio a abordé encore un troisième thème: la protection salariale en Suisse qui a donné lieu à pas mal de discussions. L'USS a déterminé encore une fois sa position concernant l'accord institutionnel avec l'UE: «Nous ne lâcherons rien concernant la protection salariale.» Si on donne du lest à la protection salariale et qu'on diminue les sanctions et les contrôles, on ouvre la porte à un dumping salarial couvert par l'administration. Beaucoup de discussions à ce sujet sont en cours, également avec les conseillers fédéraux.

Beaucoup d'informations et un désistement

René Schnegg a ensuite abordé le thème du recrutement des membres et souligné que la VPT soutient financièrement les actions des sections. Durant l'année du centenaire du SEV, un soutien est proposé pour le tour du bus d'exposition: chaque section qui organise un site pour le bus reçoit une contribution financière pour cela. L'objectif des actions est que chaque section recrute au moins trois nouveaux membres, que les démissions à la VPT se réduisent de 10% et que le nombre de nouveaux membres augmente de 10%.

René Schnegg a aussi donné des informations concernant le centenaire du SEV. Le secrétaire syndical SEV et spécialiste LDT **Martin Allemann** a ensuite expliqué aux personnes présentes les changements liés à la révision de la Loi sur la durée du travail en 2018. Après ses explications très complètes, la journée de branche Rail et tourisme tirait déjà à sa fin, en effet le directeur du Schiltornbahn SA, Christoph Egger, a dû s'excuser en dernière minute.

La prochaine journée de la branche Rail et tourisme aura lieu le 3 mars 2020.

GRÈVE DES FEMMES

Toutes concernées



Lucie Waser le 22 septembre 2018 à Berne lors de la manifestation Enough.

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

La grève des femmes du 14 juin est l'un des événements majeurs au SEV en cette année de centenaire. La responsable de l'Égalité, Lucie Waser, ne tourne pas autour du pot.

Lucie Waser, tu es responsable de l'Égalité au SEV. Comment les femmes du SEV se préparent-elles à la Grève des femmes du 14 juin ?

Il y a différentes manières de participer aux préparatifs de la 2e grève nationale des femmes. Certaines personnes sont actives dans un comité de grève cantonal dans leur canton de domicile ou, là où il y en a un, dans le comité de grève de leur lieu de domicile. D'autres ne s'intéressent pas aux Femmes* en grève car elles ne se sentent pas concernées personnellement. C'est un point de vue dangereux car dans la vraie vie, tout n'est pas toujours rose. Depuis le début de l'année, les femmes qui sont membres SEV reçoivent chaque mois une information par e-mail. Par là, j'essaie de tenir les personnes intéressées au courant de ce qui se passe, et de les rendre attentives aux multiples possibilités de structurer ensemble un avenir commun. Car c'est cela qui me tient le plus à cœur: il est possible d'améliorer la société si les hommes et les femmes sont solidaires. Les hommes ne doivent pas être seuls à décider ce qu'il convient de faire. Ce n'est pas suffisant.

La discrimination salariale étant un thème moins présent dans les transports publics, quels sont les thèmes pour lesquels les femmes du SEV se battent ?

C'est vrai: grâce aux bonnes CCT et à l'engagement du SEV, les entreprises de transports publics montrent l'exemple en ce qui concerne l'égalité des salaires et son contrôle. Mais il est d'autant plus important que nos femmes se solidarisent avec d'autres femmes qui gagnent jusqu'à 700 fr. de moins par mois que leurs collègues masculins pour un même travail. Il y a encore beaucoup d'autres thèmes qui sont d'actualité et qui ont mené à cette grève: le sexisme à la place de travail, la reconnaissance et la meilleure considération du travail non rémunéré qui est souvent effectué par les femmes, etc. Le flyer sur la grève en donne un aperçu.

Avant le 14 juin, quelles sont les étapes-clés au sein de l'USS et au SEV en particulier ?

Les moments forts étaient le 8 mars (journée mondiale des femmes) et le 10 mars où plus de 500 femmes de toute la Suisse se sont réunies en réseau. Beaucoup de femmes étaient présentes et ont participé aux discussions. Depuis quelques temps, il y a beaucoup de soirées d'information sur ce thème dans plusieurs villes de Suisse. Il se passe beaucoup de choses! Diverses organisa-

tions de femmes sont actives, pas seulement dans les syndicats, et proposent des activités dans toute la Suisse. Pour nous les syndicats, naturellement le 1er Mai est aussi un jalon important sur le chemin vers les Femmes* en grève du 14 juin.

Le SEV fête ses 100 ans et le comité vient de décider de l'adhésion gratuite pour les femmes toute l'année, grâce à l'impulsion de la Commission des femmes. Quelle est ta recette pour les syndiquer ?

On peut atteindre les femmes seulement si elles se sentent concernées. Beaucoup de femmes ne savent pas qu'elles sont sujettes à plus de discriminations que les hommes dans l'environnement professionnel, car les formes de discrimination sont parfois très subtiles. Prenons l'exemple de la réinsertion professionnelle après le congé maternité. Il y a là des choses qui se passent que personne n'oserait croire. Beaucoup d'employeurs n'ont pas d'intérêt à garder les jeunes mères. Elles sont trop souvent absentes et cela génère toute une organisation, beaucoup plus que les pères car ce sont elles qui s'occupent des enfants malades ou des autres membres de la famille qui ont besoin de soins. Beaucoup de femmes constatent subitement que malgré leur grand engagement, elles se trouvent alors sur un siège éjectable. Lorsqu'il y a un poste intéressant à repouvoir, leur candidature n'entre pas en ligne de compte. Toute évolution salariale leur est refusée et la formation continue est réduite au minimum. Dès l'arrivée du premier enfant, aussi bien les salaires que les promotions commencent à évoluer différemment entre les mères et les pères. En fin de compte, on s'aperçoit qu'une femme qui n'est pas syndiquée n'a que peu de chances sur le marché de l'emploi, ce dernier pouvant s'avérer très rude. Les hommes ont déjà compris cela, c'est pourquoi beaucoup d'entre eux sont syndiqués.

Dernière question: quel est ton rêve pour les femmes en 2019 ?

Dans les comités de grève, je constate que toutes les générations participent (des étudiantes aux grands-mamans) et les groupes de femmes sont amenés à se préoccuper activement de structurer la société. Ceci est précieux pour une démocratie directe. Nous avons besoin d'une large politisation de la population, afin de contrer les mouvements néo-fascistes en Europe et en Suisse par un mouvement social fort qui se bat pour les droits humains et le respect de l'environnement. Je rêve d'un million de personnes (femmes en grève et hommes solidaires qui les soutiennent) présentes le jour de la grève, qui se lèveront toutes pour dire à voix haute dans quel genre de monde elles aimeraient vivre à l'avenir. Parce qu'elles auront compris que chaque voix compte!

GIORGIO TUTI répond

«Salaires à protéger»

J'ai un collègue qui travaille en Suisse et vit à l'étranger. Il ne gagne que 3200 fr. par mois. Cela devrait être interdit, non ?

Cette question peut être interprétée de deux façons: faut-il interdire de verser de si bas salaires à un travailleur vivant à l'étranger ou faut-il empêcher un tel travailleur de trouver de l'embauche en Suisse? Quoi qu'il en soit, cette interrogation tombe à un moment-clé puisque l'accord-cadre avec l'Union européenne suscite les plus grandes craintes au sein des syndicats. Elle pose la question de la responsabilité.

Au sein de l'Union syndicale suisse et du SEV, nous avons un avis très clair. On ne saurait faire porter le chapeau au travailleur. Les responsables sont à dénicher du côté des employeurs offrant des salaires trop bas.

Il n'est donc pas question de stigmatiser celui ou celle qui accepte un salaire de dumping. Nous devons opposer à toute sous-enchère salariale et sociale une réponse syndicale collective, pas une guerre interne au mouvement des travailleurs et travailleuses. La protection des salaires par le biais de CCT solides ou de salaires minimaux sont les socles définissant des usages de secteurs ou de branches que les entreprises doivent respecter. Pour faire respecter ces usages, il faut ensuite des contrôles fréquents et des sanctions dissuasives pour les employeurs qui ne respectent pas les règles du jeu. En cette période de tentatives de dumping, la solidarité est la seule réponse valable.

Tu souhaites poser une question à Giorgio ou à d'autres membres de la direction? Ecris-nous à journal@sev-online.ch

+

-

On fête les 50 ans de la marche des femmes sur Berne. Elle ne dura qu'une heure mais fut le premier pas vers de nouvelles formes de revendications des mouvements féministes. Il y a 50 ans, le 1er mars 1969, des milliers de femmes manifestèrent spontanément devant le Palais fédéral pour réclamer l'introduction du droit de vote des femmes. La Communauté de travail des associations féministes suisses pour les droits politiques des femmes s'était réunie le matin au Kursaal de Berne. L'après-midi, quelque 5000 femmes, et quelques hommes, descendent dans la rue guidés par la militante zurichoise **Emilie Lieberherr**. On lut devant le Parlement une résolution dans les quatre langues nationales pour demander le droit de vote et d'éligibilité sur le plan fédéral et cantonal. Cette idée de manifestation vint de l'association zurichoise pour le droit de vote. Les deux principales associations féministes nationales y étaient opposées craignant des représailles d'hommes.

Un congé paternité de deux semaines comme le souhaite la Commission de la sécurité sociale et de la santé du Conseil des Etats divise les partis et les organisations suisses: pour les uns, ce contre-projet indirect à l'initiative populaire demandant quatre semaines de congé paternité est un minimum; pour d'autres une politique qui a une portée symbolique. Pour l'**UDC** et les **entrepreneurs**, cela va au contraire trop loin. De leur côté, Travail.Suisse et l'Union syndicale suisse (USS) se réjouissent du fait que tant l'initiative que le contre-projet exigent un congé paternité sans toucher au congé maternité. Mais la variante des deux semaines est vraiment «minimaliste», soulignent les deux faitières syndicales, à l'instar des socialistes. Pour l'USS, dix jours ne sont pas un compromis, mais bien un «prix de consolation». Un tel congé ne suffit pas à faire évoluer la situation du point de vue de l'Égalité.



Les salarié-e-s de Cargo ne doivent pas payer le prix de la volonté d'accélérer la fermeture des points de desserte.

TRAFIC PAR WAGONS COMPLETS

Le SEV rejette cette opération à la hussarde

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

CFF Cargo veut «examiner» cette année déjà 140 nouveaux points de desserte du trafic par wagons complets (WLV) – en plus des 35 sites de l'Oberland bernois et de l'Arc jurassien examinés en 2018. En mars 2018, Cargo avait mentionné 170 points de desserte jusqu'en 2023. «La direction de CFF Cargo ne respecte pas ses déclarations à l'attention des partenaires sociaux et augmente la pression sur la clientèle et le personnel, sans que cela soit nécessaire» déclare Philipp Hadorn, responsable du dossier Cargo au SEV

Durant les prochains mois, 140 points de desserte seront examinés dans toute la Suisse, selon le «Carogflash» du 19 février adressé par CFF Cargo à son personnel. Les changements seront appliqués pour la clientèle au changement d'horaire 2019/2020.

«Si les étapes d'un examen qui devaient se dérouler jusqu'en 2023 ont toutes lieu en 2019 déjà, ceci va à l'encontre des informations données par CFF Cargo en mars 2018 qui se voulaient un peu plus rassurantes», s'énerve le secrétaire syndical Philipp Hadorn.

Jeu de pouvoir arrogant et inutile

«Apparemment, le Conseil d'administration de CFF Cargo désire établir des faits pratiquement irrévocables avant l'élaboration d'une nouvelle stratégie. Ceci malgré le poste vacant à la direction de la production Cargo et sans tenir compte du savoir-faire des nouveaux actionnaires minoritaires à venir, ni du renouvellement de la présidence du Conseil d'administration.»

Pour le SEV, il est clair que toute opération à la hussarde ne fait que périliciter la sécurité et la stabilité, pour la clientèle comme pour le personnel. «Grâce à la progression de la situation économique de CFF Cargo en 2018, ce genre de jeu n'est vrai-

ment pas nécessaire», poursuit Hadorn.

Réduction peu perspicace

«Il vaudrait mieux engager une discussion stratégique et politique sur la poursuite malheureuse de cette stratégie de démantèlement qui, ces dernières années, n'a jamais amené beaucoup de succès mais une régression», explique Philipp Hadorn qui se trouve être également membre de la Commission des transports du National. «Une réduction de la capacité n'est pas une bonne chose parce que, d'ici 2040, on prévoit en Suisse une recrudescence de 45% du trafic marchandises. Les moyens liés à l'ère numérique vont en outre rendre le WLV à nouveau plus compétitif». Et dans la pratique, le trafic par wagons complets isolés ne peut pas être vraiment différencié du «système WLV» comme le prétend CFF Cargo – d'autant plus que les petits points de desserte contribuent aussi à la rentabilité de l'ensemble du système WLV.

Cargo doit bloquer le projet et consulter les partenaires sociaux



Le secrétaire syndical Philipp Hadorn explique ce que le SEV attend de CFF Cargo.

En quoi CFF Cargo porte atteinte au partenariat social en examinant 140 points de desserte supplémentaires du trafic par wagons complets WLV?

CFF Cargo a informé son personnel par une newsletter du 19 février que la 2e étape de l'examen des points de desserte allait avoir lieu avant 2023, elle sera en fait accomplie d'ici décembre 2020. Nous, les partenaires sociaux, en avons été informés deux jours plus tard dans le cadre d'une séance ordinaire de la commission d'accompagnement. A cette occasion, j'ai dénoncé au nom du SEV le fait que, dans la procédure de con-

sultation qui s'est déroulée au début 2018 au sujet de l'avenir de CFF Cargo, cette phase 2 n'était pas mentionnée. CFF Cargo avait alors annoncé, au cours d'une présentation en date du 26 janvier 2018, une autre concentration des points de desserte dont la moitié seraient examinés d'ici 2023, ceci étant une «mesure supplémentaire ne faisant pas partie de la procédure initiale». Donc la procédure initiale ne concernait que la phase 1 du projet, soit l'examen de 35 points de desserte dans l'Oberland bernois et le Jura. Avant le lancement de la 2ème étape, selon l'accord passé avec les syndicats au sujet de la procédure en complément de la CCT, CFF Cargo aurait dû lancer une autre procédure de consultation. Mais CFF Cargo a omis de le faire et cela représente un non-respect de cet accord, donc du partenariat social.

Que demande le SEV?

CFF Cargo doit suspendre toutes les mesures de la phase 2 du projet et refaire la procédure initiale avec nous. Un bilan commun de l'examen des points de desserte effectué jusqu'ici doit faire partie de cette procédure.

L'avancement de la phase 2 pourrait-il avoir pour conséquence que des collaborateurs perdent leur poste plus vite et que le temps manque pour trouver de bonnes solutions?

Le SEV va s'engager pour trouver de bonnes solutions pour le personnel. Mais nous nous battons d'abord pour ne pas en arriver à ce que des points de desserte du WLV ne soient desservis que sporadiquement ou plus du tout. Il ne faut pas perdre le savoir-faire, ni supprimer l'infrastructure. Une stratégie un peu plus prometteuse pour l'avenir peut amener de nouveaux clients et alors, nous aurons à nouveau besoin d'un grand nombre de points de desserte. Fi

COMMENTAIRE de Giorgio Tuti

Les FVP, ni un cadeau, ni un privilège

Dire que l'AG FVP est un cadeau offert au personnel des transports publics et que le grand public doit y contribuer en déboursant des millions de francs est un mensonge! Le SEV proteste contre cette image qui fait naître des jalousies inutiles et nuit à la réputation des transports publics.

Le fait est que l'AG FVP...

- permet au personnel de faire des trajets de service sans complication. Sans AG FVP, le travail administratif lié aux décomptes de frais exploserait.

- n'est pas gratuit, ni un cadeau, mais une composante du salaire. Les gens qui travaillent dans les transports publics sont des ouvriers spécialistes et autres personnels spécialisés qui pourraient gagner beaucoup plus hors de la branche, sans

être obligés de travailler les week-ends ou la nuit...

- est impossible et doit être déclaré aussi bien par les actifs que par les pensionné-e-s, de manière plus stricte que certains «fringe benefits» proposés par d'autres entreprises, par exemple pour l'utilisation privée de véhicules de service.

- est clairement réglé par la branche des transports publics, et l'OFT et les autorités fiscales en ont pleinement connaissance.

- représente une reconnaissance pour le personnel qui se sent d'autant plus motivé, ce qui contribue à renforcer son identification avec l'entreprise.

- n'est pas un luxe mais fait partie de la culture d'entreprise. Et au final, les entreprises, le personnel et la collectivité sont tous gagnants.

CFF INFRASTRUCTURE MAINTENANCE

Qui a loupé l'examen ?

Urs Huber Début 2019, le SEV a appris que dans une région de la Maintenance chez CFF Infra, la plus grande partie de toute une catégorie professionnelle n'avait pas réussi l'examen «RTE 20100 Sécurité pour les travaux effectués dans la voie». Sur trois sites, le taux d'échec était de 60 à 90%. Nous avons appris que l'examen numérique était fastidieux et qu'il demandait un certain temps d'adaptation, même pour les collègues qui avaient l'habitude du digital. S'ajoutait à cela le fait que la formation habituellement donnée par des formateurs avait été réduite de moitié et ne durait plus qu'un demi-jour. Pour remplacer ce temps de forma-

tion manquant, des entraînements numériques étaient prévus. Sauf que tous les travailleurs dans l'entretien du réseau n'avaient pas accès à des outils numériques valables. Et tous ne sont pas familiarisés avec leur utilisation...

Les collègues qui avaient raté l'examen ne savaient même pas où ils avaient échoué. Afin d'avoir connaissance des erreurs commises et pour pouvoir en tirer leçon, ils devaient faire une requête comme s'ils contestaient l'examen. Ceci est absurde! De plus de telles défaillances du système se retrouvent dans le cadre d'autres examens, et ceci n'arrange pas vraiment les choses. Le SEV et la CoPe sont intervenus.

La digitalisation ne peut pas se passer ainsi

Urs Huber* Ce taux élevé d'échecs dans les examens soulève pas mal d'interrogations. En effet, il ne s'agit pas de débutants mais de collègues qui évoluent depuis des décennies sur les voies. Un tel résultat n'est pas concevable! Que s'est-il passé? Est-ce à cause des économies réalisées au niveau de la formation? Cet élément a certainement joué un rôle puisque la durée des cours a été réduite de moitié. De plus, la formation numérique proposée en remplacement ne fonctionne pas bien. Est-ce que le processus de l'examen se base sur un modèle qui n'est pas facile à utiliser? Il semble que ce soit le cas. Il faudra se pencher sur cette question. Car si l'on rate un examen cela doit être parce qu'on ne connaît pas suffisamment la matière, pas parce qu'on n'arrive pas à utiliser le support d'examen. Et puis le fait que l'on ne puisse pas prendre connaissance de ses propres fautes? Qu'est-ce que cela veut dire? N'est-il qu'important de savoir si j'ai réussi ou raté? Ne faut-il pas que je sache quelles sont les questions auxquelles j'ai mal répondu? Juste réussi ou raté... un test sur la sécurité! Et on ne veut pas me dire ce que je fais de faux? Inconcevable! Ce sont des méthodes d'apprentissage négligentes sur le plan de la sécurité. Au temps des examens sur papier, on pouvait au moins rendre les copies avec les corrections, ainsi la personne pouvait voir ses fautes. Et cela lui permettait de progresser.

Cet exemple montre qu'il ne suffit pas que la direction décide qu'à l'avenir, tout doit se faire de manière digitale. C'est lors de l'application que l'on peut constater si les processus sont efficaces. Il ne faut pas forcément retourner au papier et au crayon. Mais ce n'est pas le système qui donne la mesure, ce sont les collaborateurs. Le SEV a présenté ses critiques et espère que la situation soit corrigée rapidement. Surtout en regard de la sécurité!

* Secrétaire syndical SEV

SONDAGE SEV VPT

Troubles du sommeil et de l'appétit en hausse

Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

Le SEV s'inquiète de la santé des conducteurs des transports publics: la moitié d'entre eux souffrent de stress, avec une augmentation significative des troubles du sommeil, de l'appétit et de la digestion. C'est le lourd constat d'une analyse comparative des résultats recueillis en 2010 et 2018. L'enquête, réalisée sur mandat de la VPT, ne prétend pas fournir des données scientifiques ou médicales, mais elle est très représentative des conditions de travail des conducteurs dans nos trois régions linguistiques.

Jean* est conducteur de bus. Il a mal au dos, il a plus de 60 ans et a appris à vivre avec le stress et une certaine souffrance. Il aime son travail, alors il continue même si parfois ça fait mal. Alexandra* transporte depuis une vingtaine d'années des passagers pas toujours polis. La société actuelle étant de plus en plus conflictuelle, les usagers de la route montrent davantage de signes d'impatience et d'agressivité. « Cela fait partie de notre travail. Mais parfois - nous dit-elle - cette colère nous la ramenons à la maison et elle nous empêche de bien dormir. Reto* est un jeune conducteur. De nature optimiste, il a presque toujours le sourire avec une tendance à voir le côté positif des choses. Néanmoins, il se plaint des très longs tours de service avec des amplitudes de 15 heures pour 8 heures de travail effectif. Des pauses trop longues qui rallongent la durée des tours de service; au lieu de favoriser le repos, finissent par créer un stress supplémentaire. Et ce manque d'attention lui fait parfois perdre son sourire. Seuls ceux qui ne conduisent pas peuvent penser que ce sont des horaires de travail acceptables voire même bons pour la santé.

Selon les 500 réponses reçues, un conducteur sur deux déclare souffrir de stress, alors

Nouveau comité bus

Le 19 février à Olten, le comité de la branche VPT bus a été renouvelé comme suit: Peter Bernet, Lugano; Elisabeth Küng, Thoun; Vicent Leggiero, Genève; Carmelo Scuderi, Lausanne; Jacques Leipzig, Fribourg. Marcel Betschard, Zoug, est le nouveau membre du comité et membre suppléant du comité central VPT. Le comité de la branche VPT bus a lancé un appel pour améliorer le recrutement. Tout le monde a été invité à être actif à l'occasion du tour de Suisse du bus du 100e du SEV, une occasion pour se rapprocher des membres et du public.

que selon le Job Stress Index 2018 (une étude scientifique commanditée par Promotion Santé Suisse), un employé sur quatre se plaint de stress. Les symptômes tels que l'anxiété, l'irritabilité et la fatigue sont particulièrement fréquents et sont attribués en grande partie à l'agressivité des automobilistes, des cyclistes et des passagers turbulents. La situation s'est aggravée ces dernières années. En 2010, seuls 12% des conducteurs de transports publics âgés de 56 à 65 ans déclaraient avoir des problèmes de sommeil, alors qu'ils sont maintenant le double. Dans le même temps, le nombre d'accidents impliquant des autobus a également augmenté: ils étaient 416 en 2011 et 737 en 2017, soit une augmentation de 80%. Deux accidents sur trois ont été causés par d'autres usagers de la route (automobilistes, cyclistes ou piétons).

Christian Fankhauser, secrétaire syndical SEV responsable de la branche bus, souligne que l'enquête à laquelle ont participé 497 des 2500 conducteurs interrogés, ne prétend pas fournir des données scientifiques sur les conditions de vie et de travail, ni des données médicales; les résultats de cette enquête visent plutôt à informer sur le mal-être des conducteurs. Cette enquête répond à un mandat précis du Comité VPT de la branche bus, qui souhaitait une fois de plus s'interroger sur la situation de la profession, qui perd de son attrait. « Bien que les salaires et les conditions de travail équitables sont garantis par les CCT - relève Christian Fankhauser - le métier de conducteur de bus a perdu de son attrait, notamment à cause des amplitudes des tours de service et des horaires atypiques où il faut être parfois disponibles 7 jours sur 7, 22 heures sur 24, y compris les jours fériés. Cela devient de plus en plus difficile de concilier vie de famille et travail. De plus, dans ce secteur, le temps partiel est essentiellement utilisé pour résoudre des problèmes de planification. Développé et bien utilisé - poursuit le secrétaire syndical SEV - le temps partiel pourrait être une réponse pour soulager les conducteurs et encourager également l'embauche des femmes, sauf que vous devez d'abord prévoir des installations sanitaires séparées. Pour l'instant, le conducteur de bus reste essentiellement un métier d'hommes. Mais attention ! La population de conducteurs vieillit.

Internalisation du stress et augmentation significative des maladies

En outre, les entreprises ont du mal à recruter du personnel compétent en raison du peu d'attractivité de la profession ». Jean* a commencé à conduire des bus à l'âge de 25 ans, il reconnaît que la profession est aujourd'hui beaucoup plus difficile qu'à ses débuts. Il y avait moins de circulation et les tours de services



Deux bus, au fond, avancent lentement dans le chaos urbain. Avec ce stress, de longues amplitudes et des horaires irréguliers, pas étonnant que la santé des chauffeurs se soit dégradée en 8 ans.

étaient moins nombreux et moins fatigants.

Paradoxalement, une analyse minutieuse des données collectées par la SEV montre que le travail de nuit est moins fatigant en 2018 qu'en 2010. « D'une certaine manière - note Jean*, nous en avons l'habitude; mais je peux aussi dire que notre bien-être a diminué ». Bref, la fatigue se manifeste différemment. « En fait, commente Christian Fankhauser, il existe un processus d'internalisation du stress qui se traduit par une augmentation significative des maladies liées à la perte d'appétit et aux troubles digestifs, quel que soit l'âge. Les troubles du sommeil sont également en augmentation ». Pour Véronique*, des facteurs de stress comme l'agressivité des passagers et des autres usagers de la route ont un impact significatif sur l'exercice de la profession. Ceci explique sans doute l'augmentation des troubles du sommeil. « Dans ce contexte - souligne encore Christian Fankhauser - la gestion de l'absentéisme par les entreprises est vécue par les conducteurs comme une forme de pression. Si un tiers des con-

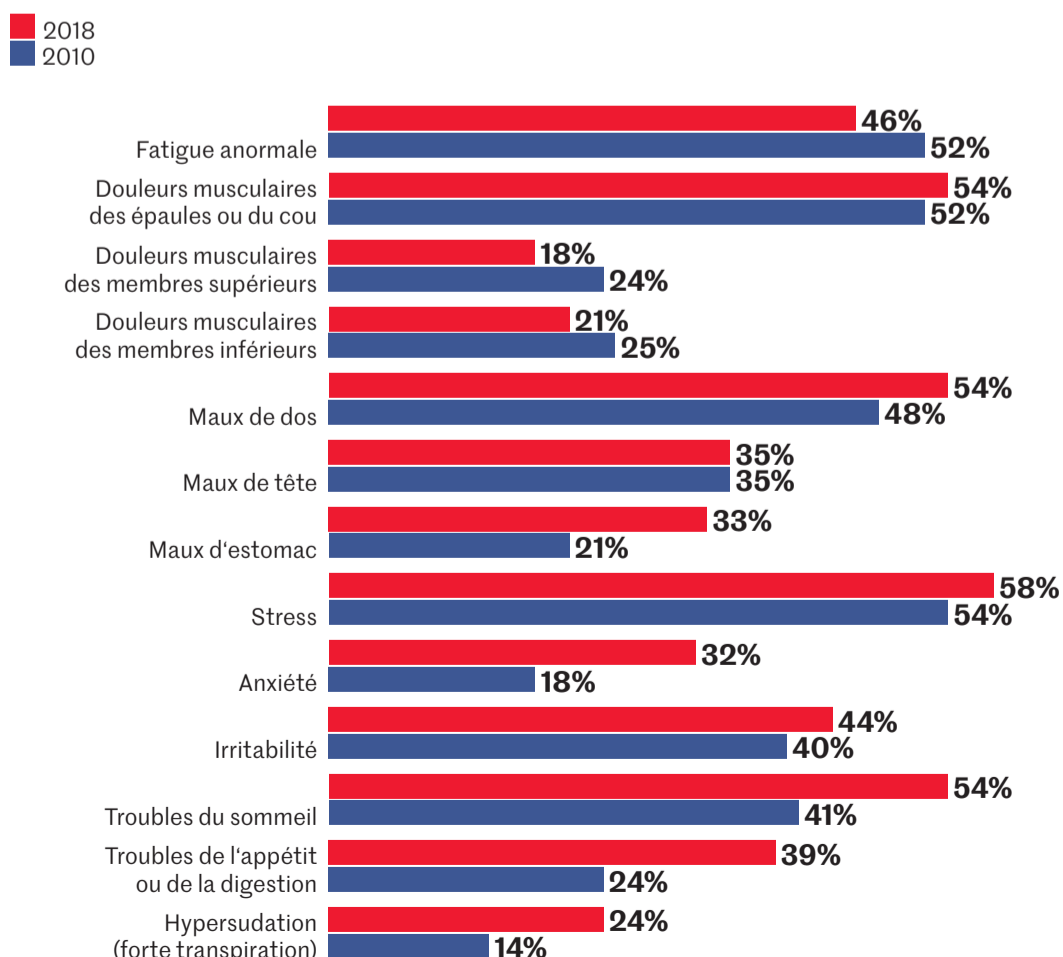
ducteurs déclarent avoir travaillé en ne se sentant pas bien, cela devrait interpellier les entreprises ne serait-ce que pour des raisons de sécurité routière. »

Fort de ces résultats, le SEV continuera à intervenir auprès des entreprises pour améliorer l'aménagement du temps de travail. « Nous devons éviter les tours de service de plus de 10 heures. Le 80% des sondés considèrent qu'un tour de service dépassant 10 heures devient difficile ». C'est aussi ce que pense Reto*, conducteur de bus passionné par son métier, qui voudrait conduire jusqu'à sa retraite. Mais pour que cela soit possible, il est essentiel que les besoins des conducteurs soient au centre de la planification des tours de service. « Les tours de service de 10 heures - souligne Reto* - sont bons pour l'équilibre entre vie de famille et travail, entre travail et vie sociale. Les tours de service de 14-15 heures sont pénalisants à tous points de vue ».

Foi de conducteur.

* Noms d'emprunts de conducteurs-trices connus par la rédaction.

La santé du groupe d'âge 46-55 ans



JOURNÉE DE LA VENTE SEV

Le personnel dépasse les bornes

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

A l'heure du tout numérique, des applications et des automates, que va devenir le personnel de guichet ? En organisant une Journée de la vente le 4 mars, le SEV a fait le pari que les salarié-e-s de la vente ont un avis et peuvent trouver des perspectives d'avenir pour leur métier. Cette intelligence collective a pu admirablement s'exprimer.

«Je suis venu ici pour les échanges d'idées avec du personnel de vente au guichet d'autres entreprises et rapporter ce qui s'est dit ici à mes collègues», dit l'un. «Malgré la numérisation, il y aura toujours besoin d'humanité dans les gares ou dans les bateaux», poursuit une autre. «La direction est à des années lumières du terrain et ne prend pas en compte la richesse du travail que nous faisons», regrette une conseillère en clientèle.

Libérer la parole, faire un état des lieux, mettre en commun les informations et chercher collectivement des perspectives d'avenir pour les métiers de la vente dans le transport. C'est l'idée de cette journée de la vente du SEV lancée à l'initiative de la secrétaire syndicale Valérie Solano qui se réjouit de cette «expérience» pour sortir de la fatalité et l'impuissance.

Etat des lieux

Les participant-e-s, une vingtaine de personnes travaillant au guichet, aux CFF ou dans des entreprises concessionnées (TPF, CGN, MOB, TransN, ...), ont pointé les manques de moyens, de formation et d'informations claires au moment où leurs tâches deviennent plus complexes. «Chacun doit se débrouiller un peu comme il peut», relève un vendeur. «De temps en temps, on reçoit une vidéo explicative à consulter sur son temps libre. A l'heure de la digitalisation, la formation aussi est digitalisée!» indique un autre.

Les restructurations incessantes et les changements informatiques trop rapides sont des sources de stress. «Les systèmes informatiques ne sont pas toujours complètement merdiques», a nuancé une participante, provoquant l'hilarité de la salle. Et le personnel de la vente doit faire face à des objectifs contradictoires : à la fois faire plus de chiffre d'affaires et en même temps tout faire pour orienter les usagers vers les machines.

Éléments pour la réflexion

Dans l'après-midi, l'expert en mobilité Benoît Gaillard, qui accompagnait cette journée, a donné aux participant-e-s des impulsions pour nourrir la réflexion. Pour lui, les données des CFF sur l'évolution des points de vente entre 2004 et 2017, montrent que «globalement la pente de la courbe est certes à la baisse, mais lentement et insidieusement. En 13 ans, on est toutefois passé progressivement de 276 à 162 points de vente avec personnel.» Les CFF se gardent de publier des chiffres sur l'évolution du personnel de la vente. En 2015, le chiffre d'affaires des canaux numériques a dépassé celui de la vente au guichet. «Cela correspond à la stratégie des CFF de pousser la clientèle vers le digital.»

Gaillard a montré les évolutions en France avec la création de guichets mobiles devant la gare ou sur la plage avec une camionnette SNCF. On ferme le guichet dans la gare et l'on crée des «espaces service» avec des équipes de vente mobiles. «L'image du service public est ainsi vraiment dégradée», déplore-t-il. La Deutsche Bahn (DB) a fait la même chose.

Des zones d'attente améliorées sont testées en France, souvent en partenariat avec un commerce. Dans ces salons, la SNCF déploie un service commercial itinérant mobile présent sporadiquement. En Allemagne, DB a lancé depuis 2013 des guichets vidéos. Autre tendance : le retour à l'humain. DB a recréé dans les grandes gares des zones de contact où l'on ne peut pas acheter de billets. On y trouve de l'information, surtout en cas de perturbation, et un personnel



sans diplôme qui coûte beaucoup moins cher. Un test du même type se fait à la gare de Berne.

Perspectives d'avenir

Durant la journée, diverses pistes ressortent des interventions et des discussions en petit groupe dans des ateliers. L'une d'elle est de s'appuyer sur les usagers pour défendre une présence humaine de qualité au cœur des gares car il y a souvent une mobilisation à l'annonce de la fermeture d'un guichet ou d'une gare. «Mais, paradoxalement, rappelle Gaillard, quand on consulte les usager-e-s sur leurs besoins, la présence humaine dans les gares n'est plus la priorité no 1. Les prix, la fréquence, le confort et les correspondances sont devant.» Un vrai dialogue qui inclut les usagers est donc à construire avec la possibilité pour eux d'exprimer cette solidarité au-delà du cas par cas.

Sans doute faudra-t-il aussi en passer par une redéfinition des métiers avec une réflexion sur les questions de savoir, compétence et autonomie, en associant les employés à l'évaluation des besoins des usagers. La journée aura montré que, sur le terrain, ce ne sont pas les idées qui manquent. Aujourd'hui, peu de canaux existent pour que le personnel de guichet puisse exprimer son ouverture au changement.

Le besoin de conseils adaptés aux clients, surtout dans un pays touristique, demeure incontournable par exemple sur des offres culinaires ou culturelles. Le besoin d'orientation dans les gares et de conseil face aux différentes offres par un personnel humain qualifié est une valeur ajoutée utile et nécessaire à la satisfaction des usagers, même si cela n'entre pas dans la vi-

sion purement comptable des directions. L'idée d'une harmonisation des différents canaux pour pouvoir vendre au guichet toutes les prestations que l'on trouve sur internet fait aussi l'unanimité. Le besoin d'autonomie est manifeste : «C'est bien là en effet que nous pouvons faire la différence avec les machines, dans notre appréciation des besoins des usagers!», glisse un participant.

«Vous avez des idées formidables. Et face aux clients, vous êtes beaucoup plus interactifs que toutes les bornes internet», a conclu avec enthousiasme Valérie Solano. «Mais plus on vous limite dans cette autonomie, moins vous pouvez être interactifs», ajoute-t-elle. Gaillard souligne qu'il y a «une utilité du métier qui est méprisée, pas connue et pas mise en avant par les directions, alors que vous êtes les mieux placés pour connaître les besoins des gens et comment leur apporter un meilleur service public, une notion qui a du sens, même à l'heure du numérique.» «Pourquoi le marketing ne ferait-il pas des pubs pour montrer des fées et des magiciens au guichet plutôt que de mettre en avant un grand-maman qui pousse à utiliser les applications?» fait remarquer une participante. Les pistes ne manquent pas et devront encore être approfondies. Un rapport du SEV sortira prochainement et reprendra les enseignements de cette journée qui a montré toute la richesse du personnel de vente dans les analyses et les propositions.



Vidéo de la journée à voir et partager sur notre page:
www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft/



Service juridique du SEV

Jean souffre depuis pas mal de temps de maux de dos. Un beau jour, c'est carrément l'hernie discale et malgré une opération, il ne s'en remet pas complètement. Le médecin-conseil de l'employeur pense que Jean n'est plus apte à exercer son métier de chauffeur de bus.

A la demande pressante de l'assurance perte de gain il s'ensuit une demande AI, et une fois la période de protection échue, c'est le licenciement par l'employeur. Par une lettre d'information de l'assurance perte de gain, Jean apprend qu'une clause de la police d'assurance stipule que son droit aux indemnités journalières se termine avec la résiliation des rapports de service. Jean subit donc non seulement des douleurs dorsales chroniques mais aussi une insécurité quant à sa situation financière et son avenir. En plein désarroi, il se tourne vers le SEV et demande si l'assistance judiciaire pourrait l'aider de quelque manière que ce soit dans sa situation désespérée.

Le spécialiste de l'assistance judiciaire du SEV clarifie tout d'abord quels sont les droits de Jean auprès de l'assurance-chômage. En principe, une personne au chômage ne peut avoir droit aux indemnités de l'assurance-chômage que si elle est

apte à l'emploi. Etre apte à l'emploi, cela signifie pour une personne au chômage qu'elle doit être prête, en mesure et en droit d'accepter un emploi supportable avec un taux d'occupation d'au moins 20%.

La Loi sur le chômage prévoit des exceptions. Ainsi, les assurés qui remplissent toutes les conditions sauf l'aptitude à l'emploi ont droit aux indemnités durant une durée déterminée. Toutefois ce droit est limité à 44 jours, égal si l'incapacité est intervenue avant ou pendant la période de chômage.

Une autre exception concerne les chômeurs pour lesquels l'aptitude à l'emploi n'est pas claire, suite à une maladie ou à un accident. Cela est en particulier valable pour les personnes qui ont fait une demande de rente auprès de l'AI. Durant la durée d'examen par l'AI, la personne a droit aux indemnités de chômage malgré qu'elle se trouve en situation incertaine quant à son aptitude à l'emploi. Pour un refus, il faut qu'il soit clairement établi que la personne est inapte. Mais en cas d'enquête prolongée de la part de l'AI, une prise en charge provisoire est prévue par la législation sur l'assurance-chômage.

Pour Jean, cela signifie qu'il a droit à des indemnités journalières de la caisse de chômage bien que son aptitude à l'emploi ne soit pas encore bien définie, jusqu'à ce que l'AI ait pris une décision au sujet des pres-

tations qui seront accordées à Jean. Il aura droit à une prestation de chômage complète même s'il ne peut travailler que partiellement pour raison de santé. Le spécialiste de l'assistance judiciaire du SEV recommande à Jean de s'annoncer sans attendre à l'ORP près de chez lui afin qu'il puisse recevoir les indemnités.

L'assistance judiciaire professionnelle du SEV soutient ses membres aussi pour les questions relatives à l'assurance invalidité. Le spécialiste demande dès lors à l'AI le dossier de Jean et examine quel sera son droit. Il en conclut que Jean, qui ne peut plus exercer son métier de chauffeur de bus vu l'état de son dos, devra se résoudre à exercer une activité différente, supportable sur le plan médical, qui lui vaudra une baisse de salaire de plus de 20%. Afin de pouvoir réintégrer Jean dans la vie active et pour compenser cette perte de salaire, le SEV demande à l'AI de prendre en charge une reconversion professionnelle. Demande qui est acceptée.

Grâce au soutien de l'assistance judiciaire du SEV, Jean peut quitter le chômage et accomplir aujourd'hui, avec le soutien de l'AI, une formation de logisticien afin d'obtenir son CFC. Jusqu'à ce qu'il ait terminé sa reconversion professionnelle, il reçoit les prestations de l'AI (80% du dernier salaire).

ANGLE DROIT

Il perd son job, se bat et se reconvertit

CONFÉRENCE DES SECTIONS

«Vous faites quoi dans la vie?»

Vivian Bologna

Avec la conférence des sections romandes le 26 février à Lausanne s'est achevé le cycle de rencontres entre les sections et la direction syndicale. L'après-midi, Martine Silberstein, de la coopérative Dire Le Travail a lu des récits de travailleurs racontant leur labeur.

Digitalisation, recrutement, politique contractuelles et de prévoyance sociale, Union européenne. Le président du SEV Giorgio Tuti et le vice-président Manuel Avallone ont présenté les points forts du SEV en 2019. Giorgio Tuti a notamment évoqué les échéances politiques et incité les binationaux à faire usage de leur droit de vote européen «pour voter en faveur de listes qui soutiennent les travailleurs et les travailleuses». Un appel qui vaut évidemment aussi pour les élections fédérales de cet automne lorsque le peuple réélira son Par-

lement.

Il a aussi mis en avant le lancement de l'initiative pour une 13e rente AVS de l'USS. Un thème qui a suscité un échange nourri avec certains participants, pour qui le financement de cette 13e rente pourrait être un frein.

De son côté, Manuel Avallone a évoqué les relations avec les CFF qui ont des projets au nom séduisant «CFF Agile», mais qui, dans les faits, laissent planer l'ombre de restructurations sur le personnel. Il a aussi évoqué la nécessaire implication de chacun dans le recrutement de nouveaux membres pour faire pencher la balance du bon côté grâce à un taux d'organisation fort. Il n'est pas inutile de rappeler que la dernière CCT CFF qui entrera en vigueur le 1er mai prochain est très bonne grâce au bon taux d'organisation du SEV.

La Jeunesse était aussi de la partie avec Jordi D'Alessandro, membre du comité SEV. Il a lancé un appel aux



Vivian Bologna

sections pour qu'elles motivent leurs jeunes à rejoindre la Commission Jeunesse. Des actions de terrain auront lieu dans les ETC pour convaincre les jeunes à s'engager.

Cette rencontre des sections a aussi permis aux représentants du groupe d'organisation des 100 du SEV - Jean-Pierre Genevay et René Schnegg - de présenter les points principaux de l'année. En particulier le bus itinérant. Les sections intéressées peuvent s'annoncer auprès du secrétariat régional de Lausanne pour l'organisation d'une halte du bus.

La Grève des femmes, une priorité

Le SEV s'engage en faveur de la grève des femmes le 14 juin prochain. Pour rappel, les femmes qui adhèrent cette année au SEV ne paient pas de cotisations jusqu'au 31 décembre 2019.

Le secrétaire syndical Christian

Fankhauser a donc invité chaque participant-e à s'engager pour cette grève dont l'organisation prend diverses formes (voir en page 3).

De son côté, le spécialiste de la Loi sur la durée du travail Jean-Pierre Etique a évoqué les changements introduits dans la LDT. Il en a profité pour rappeler la vaste offre de cours mise sur pied par le SEV en Romandie cette année. Pour plus d'informations, le secrétariat régional de Lausanne est à disposition.

«Dire le travail»

Comme de coutume, le secrétariat lausannois a fait venir un intervenant externe pour la 2e partie de la journée. En l'occurrence, l'invitée était Martine Silberstein de la coopérative française «Dire le travail» qui donne la parole à des travailleurs et des travailleuses, soit sur mandat, soit en s'approchant

de personnes rencontrées dans des contextes divers. «Certains disent que c'est la première fois qu'ils en racontent autant, souligne Martine Silberstein. Parfois, même leur famille ne sait pas exactement ce qu'ils font. Il est important qu'ils et elles puissent expliquer leur travail, avec leurs mots. Ce genre de témoignages permettent de rendre concret le travail.»

Au-delà de la fabrique de ces textes-témoignages, Martine Silberstein a lu quelques récits du monde des transports ainsi que d'autres métiers. Ces témoignages sont notamment issus du recueil «Vous faites quoi dans la vie?» et du site de l'association.

Pour en découvrir plus: www.direletravail.coop/



Vins du centenaire SEV

Pour ses 100 ans, le SEV met en vente deux vins spéciaux en collaboration avec la coopérative d'achat EGB.

Les vins du centenaire peuvent être commandés directement sur le site <https://www.egbiel.ch/fr/shop> en mentionnant les numéros des articles. La livraison aura lieu dès le 29 avril. **Il n'est pas possible de venir chercher le vin directement chez EGB.**

Article 1194:
«Runchet» Merlot Ticino DOC, 2016
88 fr.80 le carton de 6 bouteilles

Article 1073:
«Mont-sur-Rolle», Cave de Jolimont, La Côte, 2018
81 fr.60 le carton de 6 bouteilles

Talon de commande

Je commande ... Cartons de «Runchet» Merlot Ticino DOC, 2016, à 88 fr.80 par carton (article 1194)

Je commande ... cartons de «Mont-sur-Rolle», Cave de Jolimont, La Côte 2018, à 81 fr.60 (article 1073); **les frais d'envoi sont inclus dans le prix.**

Nom, prénom:

Adresse:

Téléphone: E-mail:

Merci d'envoyer le talon de commande jusqu'au 31 mars 2019 à:
EGB - Einkaufsgenossenschaft Biel; Schwanengasse 22; 2503 Biel/Bienne



La loc du centenaire SEV – modèle réduit Märklin

Pour fêter ses 100 ans, le SEV met en vente un modèle réduit Märklin de la loc du centenaire (voie H0) qui sillonne le réseau de chemins de fer suisse depuis le 2 février.

Les membres SEV peuvent profiter d'un prix spécial: **CHF 309.95 plus les frais de port.**

Les membres peuvent commander la loc jusqu'au 31 mars 2019 au plus tard au moyen du talon ci-dessous, ou via le shop SEV sur notre site internet (www.sev-online.ch/shop/). La livraison des modèles réduits de la loc SEV est prévue dès la mi-juin.

Concours Märklin-SEV

Parmi les acheteurs de la loc du centenaire SEV, nous procéderons à un tirage au sort et offrirons la possibilité de visiter les ateliers Märklin à Göppingen. Le SEV et Märklin invitent **15 acquéreurs de loc** (membres SEV uniquement) à une visite guidée durant laquelle ils pourront assister à la fabrication des modèles réduits super-détaillés de Märklin. Puis après le repas de midi qui sera également offert, il sera possible de visiter le nouveau musée qui relate l'histoire de l'entreprise Märklin qui existe depuis 160 ans.

Chacun s'organise pour le trajet. Déroulement de la journée: début de la visite à 10h00 jusqu'à 12h15, puis repas de midi et de 13h30 à 15h00, visite du musée Märklin.

Talon de commande:

Je commande ... exemplaire(s) de la loc du centenaire SEV Märklin (voie H0) au prix spécial pour membres SEV de CHF 309.95 plus les frais de port.

Version: Courant alternatif Courant continu

Nom, prénom:

Adresse:

Téléphone: E-mail:

Merci d'envoyer le talon de commande à:
SEV secrétariat central, Shop, Steinerstrasse 35, Case postale 1008, 3000 Berne 6

MISES AU CONCOURS

Le dumping s'éloigne



Le SEV et syndicom avaient déposé une pétition le 19 décembre 2017.

Vivian Bologna

Les syndicats syndicom et SEV estiment que les risques de dumping s'éloignent dans le dossier des mises au concours des lignes de bus dans le Jura. Lors d'une rencontre avec les syndicats début mars, le ministre des transports David Eray a assuré que la convention collective de travail des Chemins de fer du Jura (CJ) et celle de CarPostal feraient office de référence pour définir les critères d'adjudication des lignes mises au concours. Le canton du Jura respecte ainsi l'esprit de la motion « Mises au concours de lignes de bus : des garanties pour les salarié-e-s et les usagers » acceptée fin janvier 2018 et la pétition signée par quelque 4000 personnes.

En assurant que les CCT CJ et CarPostal font office de référence, le canton du Jura précise le sens de l'article 23 de la Loi jurassienne sur les transports publics qui stipule que les indemnités ne sont octroyées qu'aux entreprises s'engageant à respecter les conditions de travail en usage dans la région. « Nous sommes très satisfaits de la position du ministre David Eray. De cette façon, il affiche clairement sa volonté de ne pas faire de la sous-enchère salariale avec les con-

ducteurs de bus par le biais de mises au concours. C'est un signal positif pour toute la Suisse », relève Jean-François Donzé, secrétaire régional syndicom.

Le secrétaire syndical du SEV, Jean-Pierre Etique, va dans la même direction : « Nous sommes rassurés. Cette rencontre avec le ministre a été très constructive. Il s'agit maintenant de voir quels seront les critères d'octroi précis. Pour nos deux syndicats, cela implique par exemple de tenir compte des salaires moyens d'usage dans la région et pas seulement des salaires minimaux. »

Le SEV et syndicom saluent ainsi le respect de la volonté populaire qui s'était traduite par la remise fin 2017 d'une pétition des syndicats à la Chancellerie. Elle était munie de 4000 signatures. Par ailleurs, l'esprit de la motion « Mises au concours de lignes de bus : des garanties pour les salarié-e-s et les usagers » acceptée fin janvier 2018 est ainsi mis en application par le canton du Jura. La position jurassienne est aussi un message au niveau national car d'autres cantons envisagent des mises au concours. Le respect des usages locaux ou de branche est un élément essentiel. La référence aux conventions collectives de travail démontrée par le Jura est un signal fort pour les salarié-e-s.

IMPRESSUM

SEV – le journal du Syndicat du personnel des transports paraît toutes les deux à trois semaines. ISSN 2624-7828

Tirage: 10 211 ex. (total 40 995 ex.), certifié REMP 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, Elisa Lanthaler.

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

fax 031 357 57 58 Abonnements et changements d'adresse: Division administrative SEV, case postale, 3000

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

Annances: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa; téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00;

kontakt@fachmedien.ch, www.fachmedien.ch

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

Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau

www.mittellandzeitungsdruck.ch

Le prochain journal paraît le mercredi 3 avril. Le délai pour les annonces est fixé au lundi 25 mars à midi, celui de l'agenda au jeudi 28 mars à 10h.

SOUS-TRAITANCE AUX TPG

Nouveau bras de fer en vue

Yves Sancey Fixé à 10% depuis 1995, le plafond du volume d'activités pouvant être données en sous-traitance par les Transports publics genevois (TPG) pourrait passer à 15%. Les députés PLR, à l'origine de la demande de modification, visaient 20% en 2016.

Lundi 25 février, en prévision du débat qui devait alors avoir lieu le 28 février au Grand conseil avant d'être repoussé à la prochaine session des 21 et 22 mars, le SEV a tiré la sonnette d'alarme. Si les députés genevois devaient se décider à voter la réforme qu'ils mijotent depuis 2014, comme cela en prend le chemin à en juger par le préavis de la commission spécialisée, un référendum serait lancé. « Nous défendons les employés des sous-traitants contre la sous-enchère salariale et pour de meilleures conditions de travail », prévient Valérie Solano, secrétaire du syndicat SEV.

Economies au détriment des employés

Actuellement quatre entreprises se partagent le marché de la sous-traitance: Globe Limo, RATP Dev, Genève tours et, récemment, Odier. Elles emploient 230 personnes et exploitent 27 lignes pour le compte des TPG, essentiellement en campagne et en périphérie ainsi que de bus de nuit.

« Selon les TPG eux-mêmes, une ligne sous-traitée revient environ 20% moins cher et c'est ce qui nous pose problème car ce coût moindre est réalisé presque seulement sur le dos des conducteurs », explique Valérie Solano.

no. « Si les salaires des employés des sous-traitants sont garantis par un minimum national à 4485 francs par mois, avec une augmentation de 100 francs par mois accordée après 5 ans d'ancienneté, les conditions de travail ne sont pas les mêmes pour les employés des sous-traitants que pour ceux des TPG », poursuit Valérie Solano.

Egalité de traitement

« Il est capital que nous ayons des conditions de travail égales et des salaires égaux sur les lignes », poursuit la syndicaliste. Ce qu'illustre par exemple ce témoignage d'un chauffeur engagé par un sous-traitant depuis six ans: « Souvent nous n'avons pas de toilettes sur les lignes que nous exploitons, nous devons nous débrouiller... Si nous avons un accident avec un véhicule, la franchise et la pénalité infligée à notre entreprise par les TPG sont déduites de notre salaire. »

Négo CCT GEST

Pour la première fois, les délégués syndicaux du personnel faisaient partie de la délégation de négociation avec les secrétaires syndicaux et faisaient face à l'ensemble des sous-traitants réunis dans le GEST. Son président a proposé une série de mécanismes pour répondre aux revendications des travailleurs.

Le SEV informera sur ces propositions lors de l'assemblée générale, le 14 mars à 13h30, Auberge de Satigny, Ch. de Merdisel 4.



Le bus est presque le même mais pas les conditions de travail entre un chauffeur TPG et un chauffeur d'un sous-traitant TPG. Une petite phrase à l'arrière du bus fait la différence...

NÉGOCIATIONS

CCT MOB à bout touchant

Yves Sancey Après un an et demi, les négociations autour du renouvellement de la CCT MOB, le Chemin de fer Montreux Oberland bernois, sont à bout touchant. Cette durée s'explique par le fait qu'il s'agissait d'une révision profonde et ambitieuse de la CCT.

Certains éléments restent encore à finaliser. Une séance de négociation aura encore lieu l'après-midi du 20 mars. Le soir-même, le détail des résultats de la négociation sera présenté lors d'une assemblée générale (voir box). Les membres du SEV y sont attendus nombreux et peuvent convaincre leurs collègues de se syndiquer pour pouvoir participer à la votation qui suivra.

Sans entrer dans le détail, on peut néanmoins déjà dire qu'il y a un accord sur les grands équilibres et les grands principes. La nouvelle CCT plus lisible comporte des améliorations sur le système salarial (revalorisation des classes salariales), les indemnités de nuit et du dimanche et pour des interventions d'urgence.

Si la nouvelle CCT est acceptée en votation, elle devrait entrer en vigueur au 1er mai, avec un effet rétroactif au 1er janvier 2019 pour les salaires.



Si le personnel syndiqué l'accepte, la nouvelle CCT MOB entrera en vigueur.

Assemblée générale

Le personnel MOB syndiqué au SEV est invité à venir s'informer et poser des questions sur la nouvelle CCT. Les membres recevront par la suite à la maison le matériel de vote pour se prononcer sur le résultat de la négociation en l'approuvant ou en le rejetant.

20 mars à Château d'Oex à 19h30 au Buffet de la gare

SOUS-FÉDÉRATION LPV

Le plan de marche 2019 approuvé

LPV La première séance de l'année de la CoCentr LPV s'est déroulée comme à l'accoutumée sous forme de retraite, afin de fixer l'orientation de la LPV pour l'année en cours et de discuter des thèmes sur le plus long terme. C'est également l'occasion de faire connaissance avec les nouveaux membres de notre organe. Cette année nous avons accueilli notre nouveau caissier central, Jan Schönenberger.

L'intégration du nouveau logo nous a en premier lieu occupés. Site internet, papier à en-tête, signatures d'e-mails... il a fallu adapter tout cela, et organiser du matériel de recrutement avec ce nouveau logo. La CoCentr a décidé de passer une première commande de t-shirts et polo-shirts. Ces vêtements promotionnels seront distribués à l'Assemblée des délégué-e-s LPV et destinés à la vente. Nous demandons à nos sections d'intégrer le nouveau logo et leur mettons à disposition les documents de la sous-fédération.

Notre site internet affiche déjà le nouveau logo, il sera mis à jour après le premier semestre, lorsque Pat, notre webmaster, aura terminé de négocier les BAR au RhB, espérons-le avec succès. Cette année le RhB fête un anniversaire un peu spécial: 20 ans de sous-effectifs parmi le personnel des locs!

Nous avons appris de CFF P qu'en Suisse romande, on a essayé

de faire disparaître le temps investi pour la formation linguistique en le comptant dans le temps de travail annuel. Nous rappelons à ce propos notre accord passé dans le cadre des BAR qui dit que le temps de formation doit être comptabilisé dans le compte de temps «auto-apprentissage» et que l'examen doit être mis en compte du TAT. L'alternative serait que ce genre de «travail durant les loisirs» soit enregistré conformément à la loi et à nos accords et nos échéances, toutefois cela nécessiterait des indemnités.

Chez CFF Cargo, diverses choses ne fonctionnent pas à satisfaction des partenaires sociaux. Cela nous reste en travers de la gorge qu'après de nombreuses années, enfin nous avons une «liste à jour» des lieux de pause mais que Cargo demande aux collègues chargés du transport du gravier d'accepter de faire leurs pauses dans des lieux qui ne remplissent pas les critères minimums. Nous n'acceptons pas un tel procédé!

Ces incidents démontrent l'extrême importance de nos cours LDT/OLDT. Quelques-uns de ces cours ont déjà eu lieu et d'autres seront bientôt annoncés. On prépare aussi des cours sur la CCT CFF et sur les BAR.

Avec l'entrée en vigueur de la nouvelle CCT CFF au 01.05.2019, en cas d'absences prolongées dues à des maladies ou des accidents,



La commission centrale s'est réunie du 4 au 6 février à Mogelsberg.

des indemnités seront versées avec le salaire de manière forfaitaire. Cette nouveauté est une bonne chose pour le personnel CFF, c'est beaucoup mieux que l'actuel versement d'indemnités journalières de notre Solifonds I. Etant donné que d'autres entre-prises ferroviaires ne disposent pas encore de telles conditions contractuelles et que le Solifonds représente un argument important pour la LPV en matière de recrutement, la CoCentr va proposer à l'AD LPV une mise à niveau du Solifonds I par rapport au Solifonds II pour tous les membres qui ne reçoivent pas ces indemnités forfaitaires.

Pour la première fois cette année, il sera possible de passer l'examen professionnel fédéral pour le personnel des locs et de recevoir ainsi un certificat de capacités qui ouvre la porte à des possibilités de formation continue. Nous encourageons toutes les personnes intéressées à s'informer sur le site www.vhbl-afsm.ch et à s'inscrire. Les coûts de l'examen professionnel et le temps investi le jour de l'examen sont pris en charge par certaines entreprises ferroviaires.

ques années l'indemnité pour tâche de remplacement. Manuel Avallone explique que ce dédommagement doit être demandé par le collaborateur dans le cadre de l'entretien d'évaluation du personnel, car l'article 98 de la CCT prévoit que, pour la prise en charge d'une fonction avec des exigences plus élevées, des primes ou des récompenses doivent être octroyées.

Un membre fait remarquer que la prochaine évaluation du personnel se fera bientôt. Il ne faut pas signer quoi que ce soit si on a l'impression d'avoir été traité incorrectement. Il faut demander un deuxième entretien et se faire accompagner. On a aussi le droit de signaler à l'instance supérieure une évaluation jugée injuste. Toutefois, celui qui signe son évaluation n'a plus aucune chance de pouvoir y changer quelque chose par la suite.

La prochaine journée Clean aura lieu le 18 janvier 2020 à Schlieren ZH. Les thèmes seront: le nettoyage / nettoyage quotidien; les différences régionales; les chances de promotion pour le personnel; le personnel temporaire engagé à 80%; la CoPe; les indemnités pour travail particulièrement pénible; la formation relative à la sécurité.



JEUNESSE SEV

Week-end animé



Xenja Widmer Le traditionnel week-end de luge de la jeunesse SEV a subi cette année quelques transformations. Du 25 au 27 janvier, nous avons loué la colonie de vacances de Lindenweidli à Eriz. Nous avons fait la cuisine nous-mêmes, ainsi que les rangements et les nettoyages. Ce fut un week-end très sympa avec 18 participants.

La plupart des gens sont arrivés déjà le vendredi soir. On a fait des jeux et organisé une piste de danse, qui a été bien vite transformée en terrain de jeu. Le samedi nous sommes allés sur la piste qui proposait divers sports d'hiver. Quelques-uns ont fait de la raquette, d'autres se sont essayés au ski de fond, d'autres encore ont dévalé les

pentons à ski. La moitié des participants ont enfourché leur luge et se sont élancés sur la piste tels des enfants. On a tous bien rigolé!

Bien sûr, notre programme s'est poursuivi par notre habituelle fondue. Nous avons passé le reste de la soirée à faire des jeux. Dimanche matin, superbe petit-déjeuner en commun. Puis il a fallu ranger les locaux et entamer le trajet du retour. La prochaine activité de la jeunesse SEV s'est déroulée le 9 mars à Emmenbrücke avec l'Escape game.

Les jeunes du SEV peuvent être suivis sur Instagram: @sevyoung

COMMUNICATION DIGITALE

Passage de témoin



Karin Taglang (à droite) a passé le témoin à Elisa Lanthaler.

Chantal Fischer

Rédactrice SEV et spécialiste de la communication, Karin Taglang a quitté le SEV à fin février. Dorénavant, elle se consacrera à sa grande passion, la danse irlandaise, et travaillera en tant que professeure de danse. Triple championne d'Allemagne et à la troisième place des championnats mondiaux, elle effectue aussi actuellement un master en journalisme culturel.

C'est en tant que stagiaire que Karin a commencé au SEV en août 2016 au département de la communication. Dès juin 2017, elle a occupé un poste fixe. Sa tâche principale était de développer un concept de communication numérique au SEV. Elle était responsable du profil Facebook du SEV et elle a également contribué au compte Instagram de la commission de jeunesse. Karin fera encore parfois des textes et des traductions pour nous. Nous

lui souhaitons tout de bon pour son avenir et beaucoup de satisfaction pour sa nouvelle activité.

Elisa Lanthaler va succéder à Karin et a déjà commencé au SEV début février avec un taux d'occupation de 60%. Elisa Lanthaler, 32 ans, a un bachelor en sciences des médias et de la communication et un master en administration des affaires. Après plusieurs années d'activité à la rédaction de Bluewin, resp. Swisscom (Suisse) SA, elle a travaillé au centre de compétences web du DFAE.

Depuis le 1er mars, Elisa est responsable du web, de l'intranet et des réseaux sociaux au SEV. Elle fait partie du team de la communication numérique (avec Yves Sancey) dont la tâche est de mettre en place une stratégie numérique. Elle va également rédiger des textes pour le journal. Elisa Lanthaler est mariée, elle a deux enfants et habite à Liebfeld/BE.

SOUS-FÉDÉRATION RPV

Les problèmes chez Clean au grand jour

Ludwig Reyer/Red. La première journée Clean s'est déroulée le 2 février à Rothenburg. Elle fut organisée par la section RPV Zurich afin de discuter des problèmes du domaine Clean de manière approfondie. Daniel Purtschert, co-président RPV Zurich, a salué les 22 membres présents ainsi qu'Hanspeter Eggenberger, président central RPV et Manuel Avallone, vice-président SEV, qui étaient invités.

Le membre-adjoint Juan José Grau a présenté le nouveau système Clean 4.0 qui est entré en vigueur le 1er janvier. Ce système de nettoyage cause divers problèmes car les méthodes de nettoyage peuvent différer selon les régions. De plus, c'est le chef d'équipe Clean qui doit décider ce qui doit être nettoyé en combien de temps selon le plan d'occupation. L'ambiance est mauvaise. Il y a même eu des discriminations: certains collègues sont avantagés pour obtenir une fonction plus élevée et d'autres pas. Un bon chef d'équipe a été déclassé et un collaborateur moins qualifié a été obligé de reprendre cette fonction, ce qui a déclenché une demande d'assistance judiciaire au SEV. En ce qui concerne la formation, il y a eu également de grandes différences. Les CFF ont convenu avec les syndicats de ne pas dé-

passer les 4% d'employés temporaires par rapport au nombre total de postes à plein temps dans le groupe. Le problème est que les employés temporaires n'ont pas pu suivre de cours sur la sécurité, ce qui représente un risque sur la place de travail. Au Tessin on travaille surtout de nuit parce que les trains ne peuvent pas être nettoyés. Les CFF veulent apparemment supprimer l'indemnité pour travaux particulièrement pénibles 2 et la remplacer par un montant forfaitaire. Manuel Avallone et Hanspeter Eggenberger l'ont dit clairement: ceci n'est pas acceptable, nous devons d'abord en discuter. Il n'y a plus de dédommagement automatique pour le remplacement d'un chef d'équipe depuis que les CFF ont supprimé il y a quel-

Sections

16.3

BAU Arc jurassien

Assemblée générale de printemps

10 h 15, Restaurant Pizzeria de la Gare, Reconvilier.

17.3

ZPV Biel/Bienne

Assemblée de membres

17 h, salle de la Geno à Nidau. Les collègues retraités sont les bienvenus!

18.3

PV Fribourg

Assemblée de printemps. Ordre du jour statutaire. Orateur : **Salvatore Sperti** (caisse de pensions CFF), situation de notre caisse et enjeux. Epouses et compagnes bienvenues.

14 h 30 au NH Fribourg Hôtel, Grand-Places 14 à Fribourg.

20.3

PV Jura

Assemblée des membres. Ordre du jour statutaire. **Jean-Pierre Genevay**, vice-président de la PV, représentant romand, répondra à vos questions. Assemblée suivie d'une collation.

14 h 15, Café du Jura Bassecour. Voir page 8.

20.3

VPT MOB

Assemblée de printemps. Thème principal: notre nouvelle CCT. Réponse à toutes vos questions avant la votation.

19 h 30 Buffet Gare, Château d'Oex. Voir page 8.

22.3

ZPV Jura

Assemblée générale des membres actifs et retraités.

Dès 17h à Delémont, Restaurant de la Tour Rouge. Verre de l'amitié puis repas vers 20h, y c. les partenaires.

25.3

VPT-Lac Léman

Assemblée générale de printemps

16 h 15, au chantier naval CGN d'Ouchy-Bellerive.

27.3

VPT TN

Assemblée générale de printemps. L'ordre est affiché dans les divers locaux transN et a été envoyé à nos fidèles retraités. Cette année le comité a invité Madame **Céline Vara**, vice-présidente des Verts Suisse qui nous parlera, de «la politique des transports chez les Verts».

19h45, au restaurant de la Maison-des-Halles, salle du premier étage, à Neuchâtel.

6.4

TS-Mittelland

Avenir des syndicats et des places de travail dans un monde numérisé! Avec Christoph Geissbühler, team recrutement SEV, C. Pardini, Union syndicale Berne, Adrian Flückiger, syndicom, Jürg Hurni, SEV Berne & PC SEV TS Claude Meier. Pensionnés bienvenus. L'ordre du jour sera disponible sur place - après l'assemblée, repas en commun.

Inscription jusqu'au lundi 25 mars 2019 à B. Jurt (indiquer la langue D, F, It) beat.jurt@sbb.ch ou b.jurt@bluewin.ch ; natel: 079/738 66 86

9 h 30, Kongresszentrum Kreuz, Zeughausgasse 41, Berne

8.4

tpf réseau urbain

Assemblée suivie du souper de section sur inscription!

19h30 au restaurant de l'Epée (vieille ville planche supérieure)

9.4

PV Genève

Assemblée de printemps. Ordre du jour statutaire, approbation des divers rapports et discussion syndicale. Après l'assemblée nous trinquerons le verre de l'amitié pour notre 1ère rencontre en 2019. Venez nombreux et nombreux pour soutenir le comité.

14h30, UOG, place des Grottes 3 Genève.

10.4

SEV-TL

Assemblée ordinaire de printemps

18 h 30 au Café Florissant à Prilly.

17.4

VPT-Nord-Vaudois

Assemblée générale des membres SEV, employés chez Travys. Votation des résultats des négociations de la CCT.

20 h à 22 h, Café des Amis à Yverdon.

COURRIER DES LECTEURS

Pas de transition écologique sans chaos social!



Jean-Claude Cochard
Les Avants

Les jeunes sont dans la rue pour sauver le climat. En Mai 68, ils étaient déjà sur les boulevards pour exiger une société plus solidaire, plus démocratique et écologique. Que sont devenus les contestataires de l'époque? Les plus chanceux, celles et ceux qui étaient bien nés, avec de bonnes compétences intellectuelles, sont parvenus aux postes clés de l'économie. Maintenant à la retraite, ils font plusieurs fois le tour du monde en avion et visitent des contrées exotiques ou-

vertes par la mondialisation. Les autres, la majorité, se serrent la ceinture contre l'érosion de leur pouvoir d'achat. Ils supporteront pleinement le coût de la transition écologique par le poids des taxes, sans considération pour leur capacité contributive. Pour les riches, l'offre étant considérable, ils pourront mettre à l'abri leur patrimoine financier dans les paradis fiscaux, en Suisse ou ailleurs.

Les Grands-parents pour le climat nous diffusent un message culpabilisateur en affirmant qu'il faut agir localement et individuellement, par un comportement responsable. Un discours facile pour une élite qui ne remet pas en question notre civilisation séculaire, qui s'est construite sur la base d'une économie de marché qui ne peut survivre qu'en produisant constamment des produits. There is no alternative, affirment encore les milieux conservateurs. Quant aux syndicats, censés défendre le pouvoir d'achat de leurs membres, ils ont clairement sous-estimé le coût social de la transition énergétique qui sera payé par la classe laborieuse. Effectivement, pour l'heure, il n'y a pas d'alternative au capitalisme!

SOUS-FÉDÉRATION RPV

Le compte est bon

RPV Le 1er février la Commission centrale s'est réunie avec la Commission de gestion. La RPV a reçu l'invitation au congrès SEV 2019, ainsi que la liste des mandats. La CG a examiné la caisse de la RPV, elle est pleinement satisfaite du travail effectué par le caissier central. Nous remercions le caissier pour son engagement et espérons pouvoir compter encore longtemps sur sa collaboration. Depuis le début 2019, CFF Cargo SA est une filiale indépendante. La séparation du groupe CFF doit s'effectuer peu à peu durant l'année 2019. Voici ce qu'il faut savoir: le partenariat avec CFF Cargo fonctionne seulement si elle est une filiale, il y a peu de changements pour le personnel du domaine opératif, Cargo se trouve de nouveau dans les chiffres noirs, pour le partenariat il est important d'avoir une entreprise financièrement saine, le directeur Cargo ne fait plus partie de la direction du

groupe CFF mais il a un droit de co-discussion, les prestations sont proposées au prix du marché, le Conseil d'administration de CFF Cargo est composé de nouveaux membres. La bonne collaboration avec DB Cargo se poursuit. Pour les 3 prochaines années, CFF Cargo va gérer le trafic transfrontalier et transalpin des marchandises pour DB Cargo.

Le 18 février, la Cocentr s'est réunie. Le nouveau site internet de la RPV est en cours d'élaboration, il va être mis à jour. La pétition pour une égalité salariale pour les mécaniciens B100, pour la décision 25 est rédigée. La cartographie du processus pour OneOperations a été établie. Dès le 1.5.2019, un nouveau règlement entre en vigueur. Une prime sera versée pour les excellentes prestations et les engagements extraordinaires. Ces récompenses sont intégrées au salaire, donc imposables.

PV NEUCHÂTEL

Soutien à RFFA

Yvan Renevay Dans son rapport annuel présenté lors de l'assemblée du 5 mars, le président Yvan Renevay déplore que le modeste ajustement de l'AVS ne couvre même pas l'augmentation des primes d'assurance-maladie. Il évoque la difficulté des caisses de pension grevées par les bas taux d'intérêt et les fluctuations négatives de la bourse. A moindre échelle, notre

caisse de section subit également ce phénomène. Après la suppression du railchèque, la fiscalisation des AG puis l'abandon du rabais sur les cartes multijours, il est temps que les dégradations en matière de FVP cessent. L'introduction du SwissPass cet été permettra-t-elle quelques améliorations? Les avantages et inconvénients de la nouvelle carte sont présentés. L'effectif

de la section a passé de 271 à 264 membres. Le vieillissement se poursuit : 24% de nos membres sont âgés de 90 ans et plus avec, comme conséquence, une baisse de fréquentations de nos assemblées et autres activités. La course annuelle sera repoussée au jeudi 23 mai, fermeture de ligne CFF oblige. Pour terminer, le président déplore la division de la gauche et des syndicats sur le projet fiscal et de financement de l'AVS soumis au peuple le 19 mai. Il invite les membres à approuver ce compromis assurant le financement de l'AVS pour 8 à 10 ans en affirmant que un « tiens » vaut mieux que deux « tu l'auras ».

Karin Taglang Depuis début février, le secrétaire syndical Markus Cadosch est responsable du secrétariat de Coire. Il a adhéré au SEV alors qu'il était apprenti agent de train au RhB. A l'époque, il présidait la jeunesse SEV. Depuis, Markus a travaillé aux CFF, puis chez Login comme responsable de formation. Pendant un temps il est apparu à la télévision régionale grisonne en tant que rédacteur, puis retour chez Login comme responsable d'apprentissage et responsable de la région Est.

Il soutient les membres du RhB et des bus de la ville de Coire. Les nouvelles CCT d'entreprise ont été négociées par son prédécesseur,



mais il faudra encore négocier les réglementations sectorielles de la durée du travail (BAR). Markus fera aussi partie du team Transports aériens. C'est pourquoi il est aussi rattaché au secrétariat régional de Zurich et ne sera pas exclusivement à Coire.

SECRÉTARIAT DE COIRE

Qui est Markus Cadosch?

DÉCÈS

Cherix Maria; 1941; veuve de Claude, Bex, PV Vaud.

Delaloye Camille; 1927; Suppl. inspect. gare, Riddes, PV Valais.

Gaillard Claude; 1932; Suppl. du chef d'exp, Fribourg, PV Fribourg.

Gaus Elisabeth; 1925; veuve de Charles, Pampigny, PV Vaud.

Gerbex Michel; 1947; ouvrier spécialisé, Ste-Croix, PV Vaud.

Golay Daniel; 1929; chef de service expl. Servion, PV Vaud.

Guisolan Jean-Pierre; 1946; ouvrier spécialisé Corminboeuf, PV Fribourg.

Henz Bernadette; 1930; veuve de Hilaire, Delémont, PV Jura.

Kaltenrieder Jean-Pierre; 1948; mécanicien cat. B, Tannay, PV Genève.

Kummer Georgette; 1922; veuve de Albert, Petit-Lancy, VPT TPG Retraité(e)s.

Limat Hélène; 1923; veuve de Felix, Corcelles NE, PV Neuchâtel.

Moret Georges; 1946; chauffeur, Riaz, VPT tpf Autobus.

Moret Georges; 1946; chauffeur, Riaz, VPT tpf Autobus.

Pache Fernande; 1925; veuve de Robert, Genève, PV Genève.

Richard Marianne; 1924; veuve de Frédéric, Denges, VPT TL.

Schouwey Marie; 1929; cuisinière titulaire, Bulle, PV Fribourg.

Zimmermann Yolande; 1935; veuve de Alfred, Petit-Lancy, PV Genève.

PROTECTION DES ALPES

« Nous luttons encore »



Corinne Buchser, Initiative des Alpes. Paru dans le magazine «echo»

Un entretien avec Jon Pult à l'occasion des 25 ans de la votation de l'initiative des Alpes et du 30e anniversaire de l'association, sur les succès de la politique de protection des Alpes, les transports absurdes et le dérèglement climatique.

Quand l'initiative des Alpes a été soumise au peuple il y a 25 ans, tu avais alors 10 ans et n'avais pas le droit de vote. En as-tu des souvenirs ?

Jon Pult: Je me souviens surtout de l'émission « Arena » à la télévision suisse-allemande, diffusée préalablement à cette votation. J'étais fasciné de voir le landamann uranais Hansruedi Stadler et le conseiller national Andrea Hämmerle présenter leurs arguments à Adolf Ogi, alors ministre des transports. C'est mon plus ancien souvenir politique. J'ai eu donc très tôt de la sympathie pour les enjeux de l'Initiative des Alpes ! (rire)

Depuis lors, quels sont les buts atteints par l'association en matière de politique de protection des Al-

pes et de transfert ?

L'initiative des Alpes a été un tournant décisif dans la politique des transports suisse : depuis 1994, celle-ci s'est modifiée du tout au tout. Aucun pays européen n'est parvenu à appliquer le transfert du trafic au rail et la protection des Alpes comme la Suisse. Alors que chez nos voisins, le trafic de transit routier transalpin explose, chez nous, il a chuté. En Suisse, 70% du transport de marchandises transalpin est acheminé par voie ferrée, en Autriche cette part s'élève à peine à 30%.

L'association « Initiative des Alpes » fête ses 30 ans cette année. Où en est-elle aujourd'hui ?

L'association est née d'une initiative de militants visant la protection des Alpes ; ce mouvement citoyen persiste. Parallèlement, l'Initiative des Alpes a beaucoup évolué en tant qu'organisation. Il n'existe aucune organisation plus compétente et plus couronnée de succès en matière de politique de transfert en Europe. Elle bénéficie d'un excellent réseau et est en interaction permanente avec les décideurs politiques à Bruxelles et les représentants des pays alpins avoisinants, l'Autriche, la France et l'Italie.

Dès la fin 2018, le nombre de poids lourds légalement autorisés à traverser les Alpes chaque année ne devrait pas excéder un maximum de 650000. Leur nombre atteint cependant près d'un million. Pourquoi cet objectif n'a-t-il pas été atteint ?

La politique a reçu le mandat de mettre en place des mesures permettant d'atteindre cet objectif et de protéger les Alpes et leurs habitants des impacts du trafic de transit. Mais elle a manqué de fermeté dans son application. L'ancienne ministre des transports Doris Leuthard en particulier, ne s'est pas engagée avec beaucoup d'élan dans la politique de transfert. Pour moi, l'objectif de transfert manqué n'est pas un verre vide mais un verre à moitié plein. En Suisse, la politique de transfert est un succès grâce à l'Initiative des Alpes et le but est à portée de main. Les chiffres du transport de marchandises transalpin routier sont en recul même si les transports augmentent.

Que fait l'Initiative des Alpes pour que le Conseil fédéral s'engage plus dans la question du transfert ?

Elle travaille d'arrache-pied en

faisant du lobbying, en organisant des campagnes de sensibilisation, en proposant des mesures comme la hausse maximale de la RPLP. Avec la mise en service prochaine du tunnel de base du Ceneri, la NLFA sera achevée. Le corridor 4 mètres sur l'axe du Gothard suivra bientôt lui aussi. Alors là au plus tard, les politiciens ne pourront plus trouver d'excuses. Le changement à la tête du département des transports me rend optimiste : je suis convaincu que la conseillère fédérale Sommaruga rendra plus dynamique la politique de transfert. En Europe comme en Suisse, la politique climatique et des transports nécessite un nouvel élan.

Quel est le défi majeur de l'Initiative des Alpes pour l'avenir ?

Le réchauffement climatique rend la protection des Alpes encore plus urgente. Il menace la base existentielle des êtres humains dans les Alpes et dans le monde entier. Un village a été enseveli sous une coulée torrentielle au Piz Cengalo. La montagne s'écroule car le pergélisol qui cimente la roche fond sous l'effet du réchauffement climatique. À l'heure actuelle, moins de poids lourds traversent les Alpes et il y a eu des améliorati-

ons dans les émissions polluantes et la protection contre le bruit. Concernant les rejets de CO2 toutefois, rien n'a bougé chez les camions depuis 30 ans. Protéger le climat, c'est préserver les Alpes et vice versa : cette devise est notre devoir, sans quoi, les régions alpines ne seront bientôt plus habitables. C'est pourquoi, l'Initiative des Alpes soutient aussi l'initiative pour les glaciers qui sera lancée ce printemps et qui est née elle aussi, d'un mouvement citoyen.

Tandis que le trafic de transit routier transalpin baisse grâce à l'Initiative des Alpes, les transports en général augmentent fortement. Comment amorcer ici une réorientation ?

Le transport de marchandises routier augmente car il y a davantage de marchandises à transporter. Mot-clé « la zalandoïsation ». Notre comportement de consommation et l'économie mondiale en sont les causes. L'Initiative des Alpes s'engage également contre les transports inutiles. Nous décernons chaque année le prix négatif « Pierre du diable » pour les pires pratiques de transports et son pendant positif le « Cristal de roche ». Par la remise de ces deux prix, nous voulons sensibiliser la population à acheter des produits locaux.

Que doit encore faire la Suisse pour que l'association puisse se reposer ?

Quand la Suisse aura atteint l'objectif de transfert, mis en place une politique climatique et que les émissions de CO2 nationales du transport auront été réduites à zéro, alors nous pourrions nous reposer. Nous poursuivons notre engagement jusqu'à ce que les Alpes n'aient plus besoin de notre protection et que le changement climatique soit stoppé !



DERNIER JOUR EN HERMITE

Flavia Leuenberger

Octobre 2016. Je montais vers Mazzorino dans le Val Pontirone pour rencontrer l'unique habitant de ce petit endroit : Giovanni Caprara, né en 1925. Qualifié d'« ermite », il a vécu la grande partie de sa vie en solitaire. Je

savais qu'il reviendrait sous peu vers Biasca pour la saison d'hiver. Ce jour-là, justement, il attendait l'hélicoptère. Il était très en colère: il ne voulait pas quitter sa montagne, la cour, le jardin, sa solitude. Giovanni

est décédé le 6 juin de l'année suivante. Cette image est mon souvenir de lui.

QUIZ

Passeras-tu le test ?

Pour ceux et celles qui lisent régulièrement notre journal, la tâche est simple. Réponds aux questions ci-dessous et fais-nous parvenir tes réponses (exemple: ABDB).

- D'après l'enquête de santé SEV auprès du personnel roulant des bus, quel est le pourcentage d'employés stressés au volant ?
A 30% **B** 50% **C** 60%
- CFF Cargo prévoit d'examiner ... points de desserte en 2019.
A 140 **B** 150 **C** 200
- L'Initiative des Alpes fête en 2019 ses ... ans.
A 20 **B** 25 **C** 30
- Chaque mois, une femme gagne en moyenne :
A 300 fr. de moins qu'un homme **B** 300 fr. de plus qu'un homme
C 700 fr. de moins qu'un homme

Pour participer, merci de nous envoyer vos réponses d'ici le **mercredi 27 mars 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 quiz du N° 2: BCCA

Bernard Mercanton, Fribourg, membre de la VPT Lac Léman, remporte des bons pour un livre d'une valeur de 40 fr.

SUR LES TRACES DE

Balthasar Stöcklin, chef d'équipe du centre de contrôle

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Balthasar «Balz» Stöcklin travaille dans le centre de contrôle du BLS à Berne comme chef d'équipe. En tant que président de la section VPT BLS, il est un membre actif très endurant du SEV. Il fait confiance à son intuition qui ne l'a encore jamais trahi.

Balz arrive quelque peu épuisé à notre entretien au secrétariat central SEV à Berne. Tôt ce matin, il y a eu des problèmes d'aiguillage à Holligen et, indépendamment de cela, une panne de courant au Wankdorf à Berne. De nombreux RER se sont retrouvés d'un coup à l'arrêt et de 7 h à 11 h, c'était le chaos. « Mon job s'apparente à un puzzle, parfois on réussit à mettre toutes les pièces ensemble et parfois pas, comme aujourd'hui ! Tu as fait tout ton possible mais tu n'y es pas arrivé ». Balthasar Stöcklin travaille depuis 2002 au centre de contrôle BLS à Berne, date de sa création. Au début à quatre, aujourd'hui avec 30 collègues. La tâche du centre de contrôle est de réagir vite et de façon adéquate aux perturbations et d'assurer l'horaire, ce qui se fait via la disposition des véhicules et du personnel (mécaniciens de locomotive et accompagnement des trains). Même si le travail peut être démoralisant, Balz l'apprécie beaucoup. « J'aime être surpris. Mais ce n'est pas vraiment un job pour les plus de 50 ans. Ce n'est pas simple de tenir le rythme avec l'évolution rapide de la technologie ». Le sexagénaire a pourtant sa place dans le team. « Nous, les aînés, nous apportons la routine et l'expérience et faisons aussi preuve d'un certain calme dans les situations stressantes ».

Une carrière au BLS

Balz a commencé sa carrière professionnelle il y a 43 ans par un apprentissage d'agent du mouvement au BLS. A l'époque, les tâches d'un agent du mouvement étaient très variées : déchargement de vaches, de chèvres et de boilles à lait et aussi nettoyage des WC ou des bureaux. Après diverses étapes, Balz s'est finalement posé à Goppenstein où il est resté plus de 10 ans.

Le travail sur ce site était très diversifié puisqu'il réunissait la circulation des trains, le centre de voyage, Cargo, la poste et le chargement de voitures sur les trains. A 26 ans, il a connu sa femme Susanne qui vient du Löt-schental. Après une dernière année passée ensemble à Goppenstein, il a travaillé ensuite quatre ans à Spiez pour finalement s'établir à Berne en 1994 comme chef de service.

Faire confiance à son intuition

Pour Balthasar Stöcklin, il est très important de faire confiance à son intuition dans toutes les situations de la vie. C'est aussi ce qui l'a amené à envisager prendre une retraite anticipée à la fin de 2019 avec, pour conséquence, son retrait de la présidence de la section VPT BLS au 2 mai 2019. « Le nouveau système de planification du BLS, nommé IVU, a été le déclic. Ici, par contre, mon intuition m'a complètement lâché et je ne peux pas m'imaginer pouvoir travailler efficacement avec ce système ». Dans l'intervalle, la situation a toutefois changé puisque IVU ne sera pas introduit si vite. Balz a donc décidé de repousser sa retraite aussi longtemps « que le job me plaît et que j'ai la santé ». Il maintient toutefois son retrait de la présidence de la section, aussi parce qu'une commission de sélection est déjà en train de chercher son successeur. C'est par hasard qu'il s'est retrouvé il y a six ans à endosser un rôle actif au SEV. Durant un cours Movendo, il a fait la connaissance d'un collègue qui l'a convié à venir à l'assemblée générale de la section BLS. Lors de cette assemblée, son prédécesseur, Beat Reichen, avait alors donné sa démission, sans personne pour lui succéder. La commission de sélection de l'époque a finalement approché Balz. « Je ne me suis en fait pas vraiment senti capable d'assumer ce rôle. Mais mon intuition me disait de faire le pas et, ainsi, de « simple » membre, je suis devenu président de section ».

Le sport comme école de vie

En tant que président de section, Balz a déjà vécu des choses édifiantes : les négociations CCT et salariales ou, comme dernièrement, la négociation du plan social du programme d'économie « Best Way ». Là aussi, sa ténacité, qu'il a entraînée lors de nombreuses courses longue distance, l'a aidé. En effet, avant sa période active au SEV, il a couru quelques marathons, des courses en montagne de plusieurs jours et même trois fois la Transalpine Run. Il a appris à s'en tenir à sa volonté et à ne jamais renoncer. « De folles expériences et en même temps une école de vie ». Ce qui l'a aussi aidé, c'est sa capacité à surmonter la douleur.

Aujourd'hui, il va plutôt faire des randonnées sportives. Et il a déjà de nombreux projets pour sa retraite. Par exemple, trier ses timbres qu'il collectionne depuis sa scolarité. Ou s'occuper de sa maison et des alentours à Schattenhalb. Il fait en outre partie de l'Association des châteaux forts et est membre des bisesses du Valais. Et il veut bien sûr continuer à voyager. Son but, de voir autant de pays qu'il compte d'années de vie, est déjà dépassé.



Balthasar «Balz» Stöcklin vor seinen zahlreichen Bildschirmen in der BLS Leitstelle in Bern

CONTRÔLE DES BILLETS

Schlorian

