

SEV N° 6

Le journal du Syndicat du personnel des transports



TRAVAUX PÉNIBLES

Pas juste une question d'argent!

Manuel Avallone, vice-président SEV



p. 4

La direction de la mise à disposition des trains du trafic voyageurs CFF a informé le personnel le 1er février 2019 que l'entreprise n'était pas tenue de verser une allocation pour travaux pénibles pour le nettoyage des toilettes. Cette allocation n'est plus enregistrée automatiquement depuis le début de l'année et dès que la suite sera définie, le personnel en sera informé.

Au SEV, qui est intervenu sans délai, les CFF ont déclaré sans détour: le personnel de nettoyage des trains ne recevra plus l'allocation pour travaux pénibles de 1 fr.45 par heure pour nettoyer les WC et les graffitis. Le motif: ces activités font partie de la description de poste modifiée au début 2018 et ne représentent plus une pénibilité supplémentaire. Leur rétribution se fait donc par le biais du niveau d'exigences attribué à la per-

sonne concernée.

Cette règle pour le moins discutable a été introduite dans la directive P 142.5 de manière unilatérale par les CFF. Le SEV critique vertement cette pratique. Il est inacceptable que les CFF suppriment des indemnités dûment méritées avec de tels arguments. Le nettoyage des toilettes et des graffitis sont des activités «qui salissent outre mesure, qui sont répugnantes ou particulièrement désagréables d'une autre manière». C'est ce que définit le règlement R 113.2, qui est toujours applicable, au sujet de l'allocation pour travaux particulièrement pénibles.

Ce qui dérange particulièrement ici, c'est que les CFF veulent économiser sur le dos d'un personnel qui ne touche pas un grand salaire et pour qui chaque franc compte. Les 510 personnes concernées doivent renoncer à quelque 200 000 francs, les

CFF ont toutefois réalisé l'année dernière un bénéfice de 568 millions de francs!

Le SEV s'oppose à cette fâcheuse tendance de la direction de vouloir uniquement augmenter les salaires des cadres supérieurs selon le principe du self-service, et pour ceux qui font le travail déplaisant il ne reste même plus l'indemnité, juste les économies réalisées par une bande de filous.

L'intervention du SEV et l'indignation du public face à cette attaque envers le personnel de nettoyage des toilettes ont amené une solution raisonnable pour l'année 2019. Les CFF ont tout intérêt à en trouver une acceptable pour le personnel concerné en 2020, afin de le motiver à effectuer ce travail qui représente une tâche importante. Cette allocation n'est pas que de l'argent, il s'agit aussi d'une reconnaissance bien méritée.

Congrès SEV

Interview avec la présidence du congrès sur le 4 juin et le futur du SEV

2 et 3

18 ans temporaire

Le travail intérimaire doit être réglementé de façon plus stricte, aussi aux CFF...

4

Travys

La CTT de la société de transports publics du Nord vaudois est signée

8

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 prix sont en jeu: le premier lot est un modèle réduit de la locomotive. Pour participer, il suffit d'envoyer son cliché jusqu'au **31 mai à media@sev-online.ch**. Le délai a été prolongé pour booster la participation car capturer la locomotive n'est pas toujours simple. Il est important de mentionner toutes les coordonnées utiles (nom, prénom, e-mail, téléphone). Toute correspondance et voie de recours sont exclues pour ce concours.

La CCT CFF résumée

La nouvelle version de la CCT CFF / CFF Cargo est en vigueur depuis le 1er mai 2019. Le SEV en résume les points principaux dans la brochure Info SEV 2019. Elle est téléchargeable, de même que la CCT CFF, sur notre site <https://sev-online.ch/cct-cff>. Elle a aussi été distribuée aux sections CFF.

CCT CFF: précision

Selon la décision 28 de la CCT 2019, le personnel de construction des unités d'organisation I-IH (Infrastructure, Maintenance), I-AT-TC-BIH (Maintenance Telecom) et I-AT-UEW (Surveillance) perçoit une indemnité journalière forfaitaire de 19 fr. lorsque son engagement a lieu hors de son lieu de travail contractuel (rayon de 15 minutes) en lieu et place du remboursement des frais pour le repas principal et le petit déjeuner. *Urs Huber, secrétaire syndical en charge du team Infra*

Cravate vs bermuda

Les tpg réfléchissent à l'obligation de porter la cravate. En échange, le personnel masculin pourrait porter le bermuda en été. Un chantage qui n'est pas du goût de la section SEV-tpg qui considère que «l'obligation de porter la cravate serait un retour en arrière sur notre liberté, notre confort et notre bien-être au travail. Jamais l'absence de cravate n'a péjoré l'image des tpg.»

CONGRÈS SEV 2019

Un discours et du travail



Le président du congrès Danilo Tonina (à dr.) est vice-président RPV et travaille comme spécialiste RCP chez CFF Cargo à Schaffhouse. Le vice-président du congrès Peter Käppler est président AS.

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Le 80ème congrès ordinaire du SEV aura lieu le 4 juin 2019 au Kursaal à Berne. Il comptera plus de 400 participants et sera mené par la présidence du comité SEV, Danilo Tonina et Peter Käppler. Nous avons discuté avec eux de cette journée importante, des défis qui attendent le SEV et leurs sous-fédérations RPV et AS, ainsi que du centenaire du SEV.

Quels seront les points principaux du congrès de cette année?

Danilo Tonina: Un moment important sera certainement le discours du président SEV. Sinon nous nous concentrerons sur les affaires courantes, et il y aura aussi la fête d'ouverture du centenaire la veille du congrès. Le public sera le même et plusieurs discours sont prévus.

Peter Käppler: En fait l'élément principal du congrès est constitué par les délégué-e-s et leurs interventions. C'est tout le sens du congrès qui est le «Parlement du SEV», et ce qui ajoute du piquant, c'est que ceci n'est pas prévisible.

D. T.: Oui c'est sûr que le congrès vit surtout grâce aux prises de parole des délégué-e-s au sujet des propositions, des textes d'orientation, etc.

Qu'y aura-t-il comme matière à discuter cette fois?

D. T.: Comme toujours les propositions que le comité recommande de rejeter donneront lieu à des discussions. Il y aura peut-être aussi des oppositions par rapport aux changements dans les statuts et règlements.

Déroulement du congrès

8h30 Ouverture et partie statutaire
9h Discours du président SEV Giorgio Tuti.
9h30 Elections: nouveau vice-président, présidence du comité, quatre nouveaux membres ordinaires de la CG et un remplaçant de la CG
10h30 Rapport social (Bilan 2017-2018)
11h (env.) Textes d'orientation 1ère partie
11h30 (env.) Propositions au congrès 1ère partie
12h Repas de midi
13h30 Textes d'orientation 2ème partie
15h (env.) Révision des statuts et règlements (règlement de gestion SEV, règlement sur la procédure d'exclusion, règlement sur les organisations internes et les commissions du SEV)
16h (env.) Propositions au congrès 2ème partie
17h30 (env.) Clôture

Devrez-vous limiter les discussions au vu du temps restreint à disposition?

P. K.: Non. Une des règles du congrès est de ne pas prendre la parole sur les sujets qui ne sont pas contestés. Le temps de parole et le nombre d'interventions sont donc limités. Ceci est tout à fait démocratique et nécessaire, afin que ce ne soient pas toujours certains orateurs plus loquaces qui monopolisent le micro. Ainsi tout le monde a sa chance de pouvoir s'exprimer.

Y aura-t-il des actions?

P. K.: Oui bien sûr, les actions sont un plus dans un congrès. Trois actions sont prévues. Et les délégué-e-s sont libres de faire des interventions avec une petite animation simple.

Dans six textes d'orientation, le congrès fixe les contenus et objectifs important du travail syndical du SEV jusqu'au congrès 2021. Quels sont les plus grands défis?

D. T.: Une grande importance sera donnée au point figurant dans le texte d'orientation sur le syndicat concernant le renforcement du SEV par un recrutement des membres ciblé. Également la défense et la croissance du service public est un thème qui nous préoccupera. Les élections de cet automne seront décisives pour la direction que prendra la politique en Suisse. En politique des transports il faudra corriger la tendance de libéralisation de l'OFT.

P. K.: Contre la libéralisation et le dumping au niveau des conditions de travail, nous devons aussi nous battre sur le plan européen, car les trains et les bus ne s'arrêtent pas aux frontières. Nous avons négocié de bonnes CCT en Suisse, mais nous devons aussi conclure des conventions avec les entreprises sans CCT.

Nouvelles propositions

Proposition K19.001: CCT de branche voie normale pour le trafic grandes lignes. 002: si 2 membres vivent en couple, demi-cotisation pour l'un d'eux. 003: la cotisation est adaptée au taux d'activité du membre, à 10% près. 004: possibilité de fi-



Propositions avec prises de position du comité et infos sur le congrès sur: <https://sev-online.ch/congres2019>

nancer l'AG FVP à 100% par chèques Reka et dépôt de l'AG FVP sans frais en cas d'absence prolongée. 005: une app SEV. 006: CCT auprès de toutes les entreprises de fret ferroviaire. 007: rabais pour achat d'un véhicule. 008: directives contraignantes pour les alcooltests.

D. T.: Tout le monde connaît la notion de digitalisation aujourd'hui, mais on ne sait pas quelles en sont les répercussions par exemple sur la santé. Nous devons tous nous soumettre aux systèmes informatiques tels que Caros, Sopre, les réservations online et les outils de navigation. Ces systèmes nous dictent où nous devons être et ce que nous devons faire. Mais s'ils ne sont pas adaptés à la réalité et s'ils prévoient des déroulements inadéquats, on tourne dans le vide. Cela m'inquiète de voir que le bon sens et l'intelligence des collègues sont mis en parenthèse pour obéir à des machines. Ce serait mieux que les humains surveillent les systèmes et fassent les corrections nécessaires.

P. K.: Dans cette perspective les collaboratrices et collaborateurs ont besoin de formations. Mais c'est justement là que des économies sont réalisées pour compenser les investissements élevés dans les systèmes informatiques. Au final c'est l'entreprise qui en paie le prix. L'individualisme nous rend aussi la tâche plus difficile, à nous les syndicats, pour attendre nos membres. Toutefois, beaucoup d'électrons libres peuvent soudain avoir besoin de se mettre en réseau et d'avoir du soutien. Nous devons couvrir de tels besoins grâce à des canaux de communication adaptés et des contacts personnels. L'accès au personnel de l'administration nous est rendu difficile, à dessein. D'où l'importance d'avoir des personnes de confiance sur place. De manière générale, nous devons nous rapprocher des gens de la base. Mis à part les assemblées qui réunissent les gens de mêmes professions, il faut réunir les gens toutes professions confondues dans les régions, afin de mettre en réseau tous les membres SEV. Les secrétariats régionaux organisent déjà de telles rencontres.

Est-ce que l'examen des points de desserte dans le trafic par wagons complets t'inquiète?

D. T.: Que l'on recherche une meilleure efficacité ne m'inquiète pas mais plutôt que l'on se concentre sur les suppressions au lieu de rechercher de nouveaux clients et des mandats de transport. La navettisation des trains, les commandes à distance et l'accrochage et le décrochage automatiques ont aussi des répercussions sur les postes de travail. Toutefois on aura toujours besoin de personnel de la manoeuvre. Les exigences augmentent.

P. K.: La digitalisation ne doit pas amener à une déshumanisation des trains et des gares car cela ne correspond pas aux attentes des voyageurs. Ils veulent pouvoir bénéficier d'un encadrement professionnel avant, pendant et après leur voyage. Et se sentir en sécurité. Du personnel qualifié est donc indispensable!

Y aura-t-il encore un Syndicat du personnel des transports dans 20 ans?

D. T.: Bien sûr! Le fait que les jeunes aillent dans la rue à l'ère du digital pour manifester en faveur du climat me donne confiance.

P. K.: Au cas où les rentes continuent de baisser et où les primes de caisses maladie et les loyers continuent d'augmenter, et si la pression sur le personnel des transports s'accroît, les gens se rendront compte qu'ils doivent rester ensemble pour afficher leur opposition et défendre leurs intérêts. Les anciennes et les nouvelles professions liées à la mobilité doivent être solidaires. Je suis persuadé que dans 20 ans, le SEV affichera une plus grande capacité de se mobiliser encore en tant que syndicat.

Cette année le SEV fête ses 100 ans d'existence. Pourquoi?

D. T.: Il faut fêter les anniversaires, c'est une bonne occasion de faire la fête. Et 100 ans ce n'est pas rien! Tellement de choses ont été accomplies. Les sous-fédérations sont même encore plus âgées. En plus, l'idée d'amener avec un bus la fête jusqu'aux membres est tout simplement géniale.

GIORGIO Tuti répond

Que dit le SEV au sujet du climat?

Le SEV peut-il s'impliquer dans les débats sur le climat ? A la gare de Zurich nous avons eu beaucoup de gens qui veulent se rendre en Espagne ou dans le nord de l'Europe en train. Les systèmes informatiques et les correspondances sont souvent si misérables que les clients renoncent et se tournent à nouveau vers l'avion... Est-il possible d'amener cette question à l'échelon européen ?

Le train est certainement meilleur pour l'environnement que les véhicules à moteur privés ou l'avion, en tous les cas pour les courtes et moyennes distances. Toutefois, les trois moyens de transport sont légitimes. Le SEV organise des membres dans les trois domaines et s'engage depuis des années pour une extension du rail. Il va de soi que les systèmes informatiques lacunaires, les mauvaises correspondances, l'absence de trains de nuit ne correspondent pas aux attentes de la clientèle, cela représente un handicap lors de la vente. Les choses ne vont pas s'améliorer si, au nom du libre marché, on encourage la concurrence entre les compagnies au lieu de la coopération. Les chemins

de fer doivent essayer de mieux collaborer au lieu de se battre les uns contre les autres. Naturellement, le rail serait plus concurrentiel si une taxe pour le climat était prélevée sur les vols, comme pour tous les autres carburants. Et également si les compagnies low-cost et certains prestataires dans les aéroports ne pratiquaient pas un dumping salarial et social, se faisant la part belle sur le marché aux dépens du personnel et des autres employeurs plus corrects. Le SEV combat ceci avec force, et partout.

De manière générale, ce serait meilleur pour le climat si l'on arrivait à limiter le trafic aérien et routier. Mais une taxe d'incitation devrait être supportable pour tous. Les petits revenus devraient pouvoir la récupérer en partie ou complètement. Cela en particulier pour le trafic pendulaire, car nous ne faisons pas de tels trajets de notre plein gré. Certaines entreprises externalisent leurs postes de travail et produisent ainsi des pendulaires. Si elles devaient payer une taxe climatique, elles externaliseraient moins !

Souhaites-tu poser une question à Giorgio ou à une autre personne de la direction, alors pose ta question à journal@sev-online.ch.

CONGRÈS

Christian Fankhauser, un parcours atypique

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Le Congrès va élire un nouveau vice-président le 4 juin prochain. Adoubé par le comité pour succéder à Manuel Avallone, Christian Fankhauser est bien connu au sein de la VPT, un peu moins dans les sous-fédérations CFF et en Suisse alémanique.

« Rien ne me prédestinait à devenir syndicaliste, encore moins à accéder éventuellement à la vice-présidence du SEV », sourit Christian Fankhauser. Autour d'un café, on retrace les étapes-clé de ce parcours pas tout-à-fait typique. Cet enfant de Tramelan avait été rangé dans la

catégorie de ceux qui « ne sont pas doués à l'école », lorsque le système scolaire coupait l'herbe sous les pieds à des bambins d'à peine 10 ans. « A la fin de l'école obligatoire, ce fut donc un apprentissage d'employé de commerce dans une entreprise de mécanique de mon village natal. C'est là que j'ai eu mon premier contact avec un syndicat, la FTMH... mais j'ai choisi d'adhérer à la Société suisse des employés de commerce où l'offre formatrice était mieux adaptée à mon travail. » Sa fibre syndicaliste puise ses racines dans la lecture de Zola et plus précisément de *La Bête humaine*. Il atterrit donc à la Fédération des ouvriers du bois et du bâtiment (FOBB) à... Zurich pour soutenir les sections romandes du syndicat dans la vérification des comptes. Quelques an-

nées plus tard, il est engagé chez IBM: « On est à la fin des années 80, l'informatique est en plein boom. Ça engage à tours de bras et je côtoie des gens de tous horizons à Zurich. Mais une grosse restructuration condamne mon supérieur hiérarchique à la retraite anticipée alors qu'il a fait toute sa carrière dans la boîte. J'ai ressenti un fort sentiment d'injustice et énormément d'incompréhension. J'ai claqué la porte et j'ai pointé au chômage. »

Du SIB au SEV

C'est le tournant. A partir de là, il tente sa chance au Syndicat de l'industrie et du bâtiment (SIB): « Je ne pensais pas être pris comme responsable de la section du Nord-Vaudois. Je n'avais pas mis mes mains dans le cambouis, se remémore-t-il. Mais mon attitude professionnelles quand j'étais à la FOBB m'a rendu service. » Il y passe 10 ans avant d'atterrir au SEV après avoir rencontré le secrétaire syndical Eric Levrat lors de leur formation en politique sociale à l'Uni de Genève. « J'avais postulé car le SEV cherchait à se développer en Suisse romande. Avant de me lancer, je voyais le SEV comme un syndicat très consensuel. Pour moi qui venais du SIB et de sa ligne dure, cela me paraissait incompatible. L'image plus combative des sections tpg et tl m'ont donné envie de rejoindre le SEV et de participer à la construction du premier secrétariat romand du SEV, à Lausanne. »

Depuis 15 ans, Christian devenu syndicaliste s'engage pour les sections VPT. Il est coordinateur de la branche bus et a mis sur pied plusieurs campagnes, dont celle contre les agressions dans les transports publics ou celle pour améliorer la santé au travail. A l'aube de ses 56 ans qu'il fêtera début juillet, il se prépare depuis le mois de janvier à cette possible vice-présidence. Pour réaliser quoi au juste ? « Le monde du travail s'est durci ces dernières décennies, dans les transports publics aussi. Je suis convaincu de la nécessité de se montrer encore plus offensif, notamment en lien avec les défis de la numérisation. Je souhaite poursuivre le développement de notre organisation grâce à ce principe qui m'est cher : c'est sur la base de mandats clairs que nous défendons les travailleurs et les travailleuses. »

Au-delà de ses compétences, l'élection à la vice-présidence de Christian Fankhauser est un moment-clé pour les Romands, absents de la direction du SEV depuis plus de 10 ans suite au décès de Pierre-Alain Gentil.



Christian Fankhauser lors du 1er Mai 2019 à Fribourg.



Un ex-conducteur qui a été licencié avec effet immédiat par Rasier Operations B.V. - une filiale d'Uber - a obtenu gain de cause contre son ancien employeur. Un tribunal vaudois vient de lui reconnaître le statut d'employé. Selon son avocat, il s'agit d'une première suisse. La justice a estimé que le licenciement n'était pas justifié et l'entreprise doit lui payer deux mois de salaire, même si Uber continue de considérer que ces conducteurs sont « des indépendants lorsqu'ils recourent à l'application ». Une thèse contestée par la SUVA et l'AVS car l'entreprise se soustrait au paiement à l'assurance-accidents et aux contributions sociales.

Un million d'espèces vivantes sont menacées d'extinction dans le monde. Et le déclin naturel est en accélération. C'est ce qui ressort d'un groupe de 450 experts de l'ONU pour la biodiversité. Selon lui, pour inverser la tendance il faut un changement profond des modèles de production et de consommation. La déforestation, l'agriculture et la pêche intensive ou l'urbanisation nuisent gravement 75% des surfaces terrestres et 66% des milieux marins.

USS

Des mesures plus fortes contre le travail temporaire



USS et SEV

Le travail temporaire en Suisse a pris des proportions inquiétantes : depuis 1995, la part de ce type de travail potentiellement précaire par rapport au volume global du travail a plus que quintuplé pour atteindre 2,6 %. Même si en 2012, une convention collective de travail (CCT) pour les employé-e-s temporaires a permis d'apporter des progrès substantiels, l'évolution à la hausse de ce type d'emploi est préoccupante.

Les employé-e-s temporaires restent défavorisés par rapport à leurs collègues avec des emplois permanents. Ils gagnent moins, courent un risque plus élevé d'accident et leurs perspectives d'évolution professionnelle sont moins bonnes que dans un emploi stable. Pas étonnant donc que la majorité des employé-e-s temporaires recherchent plutôt un emploi fixe. Le Dossier sur le travail temporaire, publié lundi par l'USS, illustre bien la situation. «Qu'ils ou elles soient issus de l'immigration, qu'ils ou elles travaillent pour Uber ou pour une entreprise temporaire, une personne qui travaille doit être au bénéfice des mêmes droits sociaux que les autres et doit recevoir un salaire identique pour un travail identique au même endroit», a déclaré Pierre-Yves Maillard, président de l'USS. C'est pourquoi le travail temporaire, qui met sous pression les salaires et les conditions de travail, doit être restreint.

Le président du SEV Giorgio Tuti a dressé le portrait de la situation dans le service public suisse: «On dénombre quelque 1000 temporaires à la Poste avec des pointes à Noël et à Pâques. Chez Swisscom, la part de temporaires est de 8,5% en moyenne et aux CFF, cette moyenne est de 3,6%. La problématique reste la même: hausse du travail

temporaire, des salaires plus bas parce qu'ils ne sont pas soumis à la CCT d'entreprise et ne perçoivent pas d'indemnités, et des conditions de travail précaires, notamment parce qu'ils ne sont pas protégés contre le licenciement.» Giorgio Tuti a insisté sur le fait qu'aux CFF il a été convenu que le taux de temporaires ne peut excéder les 4%. Il a toutefois mentionné que dans la Division Voyageurs le nombre de temporaires est bien au-dessus de la moyenne. Aux ateliers d'Olten, parmi les quelque 900 employés avant tout actifs dans la maintenance, on dénombre un tiers d'intérimaires.

L'USS a étudié les réglementations de nombreux pays en matière de travail temporaire. Elle exige notamment que :

- Les employé-e-s temporaires doivent avoir les mêmes conditions de travail que les personnes avec un contrat de travail régulier. Le principe de l'égalité de traitement est inscrit dans une loi.

- La Confédération et les cantons fixent des plafonds pour la part d'employé-e-s temporaires travaillant dans le domaine des marchés publics.

- La Confédération et les cantons contrôlent systématiquement les autorisations des agences de travail temporaire. Si les conditions d'autorisation ne sont plus remplies, l'autorisation est retirée.

- Dans les domaines de la sécurité au travail et la protection de la santé, il faut mettre en place de meilleures mesures de prévention. Et, en particulier, le passeport de sécurité personnel pour les employé-e-s temporaires devient obligatoire.

Plus sur sev-online.ch et uss.ch

Soutenu par le SEV, il est engagé aux CFF

Durant la conférence de presse de l'Union syndicale suisse lundi matin, le président du SEV Giorgio Tuti a évoqué la situation de cet employé des CFF, temporaire durant 18 ans. Une situation que le principal intéressé avait dénoncée dans *Blick* début avril. Cet employé actif dans le nettoyage a désormais obtenu un emploi fixe grâce au soutien du SEV. Giorgio Tuti a rappelé que «de tels cas ne sont hélas pas isolés et ils démontrent clairement que dans le travail temporaire, il ne s'agit pas seu-

lement de pics de production. Les CFF planifient leurs activités avec des travailleurs temporaires de longue durée, ne serait-ce que pour des raisons comptables car le personnel temporaire n'entre pas dans la catégorie des frais de personnel mais des coûts de choses, donnant ainsi l'impression que l'on maîtrise les frais de personnel. En fonction des objectifs fixés par le propriétaire, le fait de les atteindre peut aussi être pertinent pour l'obtention d'un bonus.»

SUCCÈS DU SEV

L'allocation pour travaux pénibles versée

Markus Fischer La direction de la mise à disposition des trains du trafic voyageurs des CFF voulait supprimer dès le début de cette année l'allocation pour travaux pénibles pour le personnel de nettoyage des trains chargé de décrocher les WC et d'effacer les graffitis. Contre cette attaque inacceptable qui dépasse tout entendement envers les petits salaires des CFF, le SEV a immédiatement réagi en intervenant auprès de la direction de la mise à disposition des trains. Dans un deuxième temps, il a amené le problème au niveau supérieur de la direction et rendu le conflit public.

Après deux rondes de négociations avec le chef de la Production ferroviaire et le chef de l'unité d'affaires Assistance clientèle et Cleaning (KBC), la semaine dernière une solution a pu être trouvée pour 2019. La manière de verser l'allocation pour travaux pénibles dès 2020 fera l'objet d'autres négociations qui devront être terminées d'ici le mois de septembre.

Un courrier signé par les CFF et le SEV explique au personnel de Cleaning et de la manoeuvre avec tâches de Cleaning le contenu de l'accord conclu. En voici le contenu:

En juillet 2019, les allocations pour travaux pénibles seront versées pour l'année 2019. Ceci concerne le personnel de nettoyage et de la manoeuvre avec prestations de nettoyage chargé de la désinfection des WC dans les voitures et de l'élimination des graffitis à l'intérieur et à l'extérieur des voitures.

Comme cela a déjà été communiqué, les CFF et le SEV ont mené des discussions durant les dernières semaines et ont convenu

d'une solution pour 2019. Le principe de base est que les employés chargés de ce travail exigeant et important, ne seront pas moins payés que jusqu'à présent. Puisque les données ne sont plus enregistrées dans la planification des tours, il n'est pas possible de calculer les allocations pour chaque employé-e en 2019. C'est pourquoi il a été décidé de verser les allocations sur la base de celles qui ont été octroyées à chacun-e durant les années passées.

- Cela signifie que chacun-e recevra pour 2019 le montant le plus élevé qui lui a été versé entre 2017 et 2018. Au minimum 10 fr. seront versés.

- Les collaboratrices et collaborateurs qui auraient eu droit à l'allocation seulement depuis cette année recevront un montant qui correspond à la moyenne des montants obtenus par leurs collègues en 2018.

- Les collaborateurs qui travaillent dans l'entreprise depuis 2019 seulement reçoivent également un montant correspondant à la moyenne calculée selon les mois travaillés et le taux d'occupation.

- Pour les cas particuliers des solutions individuelles seront recherchées en septembre avec le SEV.

Les CFF et les syndicats négocieront jusqu'à l'automne afin de trouver ensemble une solution durable et équitable pour le versement de l'allocation pour travaux pénibles dès 2020. Les chefs de teams se tiennent à disposition pour toute question.

«Nous vous remercions pour votre énorme engagement au quotidien afin que notre clientèle puisse voyager dans des trains propres», conclut la lettre.



Bus miniature du centenaire SEV

Dans le cadre de notre centenaire, un bus d'exposition du SEV va sillonner la Suisse du 3 juin au 30 novembre 2019.

Il est possible de commander ce bus en modèle réduit auprès du SEV:
Bus miniature, emballage standard: 38 francs plus frais d'envoi
Bus miniature, emballage spécial: 42 francs plus frais d'envoi (édition limitée)

Les bus miniatures seront envoyés par poste dès le 10.06.2019.
Vous pourrez également les acheter directement au stand SEV lors du congrès du 4 juin 2019.

Je commande

_____ exemplaires du bus miniature du centenaire SEV, emballage standard; CHF 38.- plus frais d'envoi

_____ exemplaires du bus miniature du centenaire SEV, emballage spécial; CHF 42.- plus frais d'envoi

Prénom, nom: _____

Adresse: _____

Téléphone: _____

E-mail: _____

A retourner à:
SEV secrétariat central, shop, Steinerstrasse 35, Case postale 1008, 3000 Berne 6



Fribourg



Genève



Au Tessin, l'avenir des Officine était au coeur du cortège.

FÊTE DU TRAVAIL

Le SEV lors du 1er Mai

«PLUS POUR VIVRE !», revendiquaient, le 1er Mai, l'Union syndicale suisse (USS) et les syndicats qui lui sont affiliés.

Si l'urgence climatique et le féminisme se sont invités en force, les droits des travailleuses et travailleurs ont figuré en tête des revendications dans toute la Suisse. Le 1er mai a été particulièrement suivi à Zurich où près de 16 000 personnes sont descendues dans la rue contre 2500 à

Genève et un demi-millier à Lausanne. Egalité salariale et grève des femmes ont été au cœur de la Fête du travail en Suisse.

À Sion, Pierre-Yves Maillard, qui apparaissait en public pour la première fois en tant que nouveau président de l'USS, a fait de trois urgences : climatique, sociale et de justice, «trois raisons de s'engager encore et davantage pour la justice sociale et une civilisation durable».

De son côté le président du SEV **Giorgio Tuti** a rappelé à Langenthal la nécessité d'introduire une 13e rente AVS pour lutter contre la baisse constante des retraites dans le 2e pilier, malgré des primes en hausse. Il a parlé en tant que président des cheminot-e-s européen-ne-s et défendu un service universel de haute qualité, sûr en lieu et place de dumping dans la formation, la sécurité et les salaires.



A Lausanne, les femmes en force.



Bienne



A Zurich, le SEV a défendu l'indemnité pour travaux salissants.

D'autres photos sur notre page FB verkehrsgewerkschaft

ANGLE DROIT

Quid des accidents dans les sports à risques ?

§ Par l'équipe de la protection juridique media@sev-online.ch

Caroline travaille dans le service comptable d'une petite entreprise de transports publics et, durant ses loisirs, elle pratique le vélo avec passion. Pour autant qu'il ne grêle pas les week-ends, elle est en route avec son groupe de VTT. Elle est très en forme physiquement et entraîne plusieurs fois par semaine sa musculation et son endurance. Mais, par un beau samedi du mois de janvier, Caroline fait une chute avec son vélo et se blesse à la main, ce qui a comme conséquence qu'elle doit subir une opération. Bien qu'elle ne reste que

deux jours à l'hôpital, elle est déclarée en incapacité de travail à 100% pendant 2 semaines puis encore à 50% pendant les deux suivantes. Elle doit ensuite faire des séances de physiothérapie.

En raison du bouclage annuel imminent, le service comptable a beaucoup à faire en ce début d'année et le chef de Caroline n'est pas ravi que sa meilleure collaboratrice ne soit que partiellement disponible. Il lui dit qu'il n'est pas certain que la SUVA paie les frais d'accident du fait qu'elle pratique un sport à risques dont les conséquences ne sont pas à assumer par la SUVA. Et dès qu'elle retravaillera à 100%, elle devra poursuivre sa physiothérapie durant son temps libre même si les dates tom-

bent durant les heures de travail. Déstabilisée, Caroline appelle le SEV pour demander si son chef a raison. Le SEV peut en partie la rassurer. En effet, pour autant qu'il soit établi que Caroline pratique son sport dans des limites raisonnables et qu'elle ne prend pas de risques inconsidérés, c'est à la SUVA de payer.

Risques pris consciemment?

C'est seulement s'il s'avérait que Caroline prenait consciemment des risques – par ex. en n'étant pas suffisamment équipée ou si elle était en route par très mauvais temps – que la SUVA pourrait réduire ses versements puisqu'elle ne doit en effet pas endosser la responsabilité pour de tels risques. La SUVA considère com-

me risque absolu, par exemple, le Downhill-Biking, discipline sportive qui consiste à descendre en VTT des pistes raides de montagnes parsemées d'obstacles dans un laps de temps le plus court possible. Dans de tels cas, la SUVA refuse de payer en cas d'accident.

Caroline n'a encore jamais essayé cette discipline sportive qui nécessite aussi un vélo conçu à cet effet. Caroline possède un VTT normal et roule sur des trajets normaux. De plus, elle est toujours bien équipée. Et son accident s'est passé sur une route dégagée, sans neige, ni glace.

Physiothérapie durant le travail?

En ce qui concerne la physiothérapie, le chef a raison. Caroline ne peut

pas comptabiliser les absences qui en découlent comme temps de travail.

Comme elle a très bien récupéré depuis son opération, elle souhaite travailler depuis la maison pendant le temps où elle est en congé maladie. Le chef est très favorable mais l'équipe de la protection juridique SEV ne trouve pas l'idée bonne car cela peut retarder le processus de guérison et la SUVA peut stopper ses versements d'indemnités journalières si on agit contre une prescription médicale.

C'est au médecin de juger une incapacité de travail

Ce problème est résolu après un entretien avec Caroline et son chef. Chaque semaine, le médecin devra juger l'étendue de l'incapacité de travail de Caroline. Il dira aussi quel travail elle peut faire depuis la maison et lequel elle doit plutôt laisser tomber. Et comme elle est en très bonne forme physique, elle peut après une semaine déjà travailler à 20% et après deux semaines à 70%. Quant aux séances de physiothérapie, elles sont moins nombreuses que prévu au départ. Et la clôture des comptes annuels sera finalement prête à temps !

Plus d'infos sur la protection juridique sur www.sev-online.ch/rs-fr



ARCC

La justice, ni plus ni moins

Yves Sancey

Le 30 avril 2019, une délégation syndicale composée de Daniel Freitas et Jean-Pierre Etique a remis à la direction d'ARCC une pétition signée par tous les conducteurs du secteur bus. Cela démontre le sérieux des préoccupations et la nécessité de trouver des solutions. Une rencontre est prévue fin mai.

Nous avons fait part (cf. journal du SEV n° 19/2018) du mécontentement du personnel de la société Transports ARCC (région d'Aubonne, Vaud) à la fin de l'année passée. Celui-ci avait débouché sur l'envoi d'un courrier et deux rencontres en février et en mars avec la direction d'ARCC.

Pétition signée l'unanimité

Pour soutenir la délégation syndicale dans les discussions en cours et faire part de leurs griefs concernant les conditions de travail, la totalité des plus de 40 conducteurs du secteur bus d'ARCC ont signé une pétition qui a été remise à la direction le 30 avril. Cela démontre le sérieux des préoccupations et la nécessité de trouver des solutions.

La pétition exige que les temps et les frais de déplacement avec les véhicules privés soient pris en compte selon les dispositions légales, la réalité et le lieu de service contractuel. Ceci pour les 5 dernières années. Le SEV demande le respect de la CCT qui, a priori,

n'est pas entièrement respectée sur ces points-là.

Pas de travail gratuit

Dans la pétition, le personnel de conduite revendique que les prestations, hors conduite horaire (nettoyage du véhicule, remplissage des réservoirs, remise de véhicule, etc.) soient prises en compte comme temps de travail. Il semblerait également que les tours de service ne correspondent pas tous à la réalité des prestations, surtout en termes de temps payé. Il s'agit donc d'éviter le travail gratuit.

Une nouvelle séance avec la direction a été planifiée. Cette dernière a fourni à la délégation syndicale un certain nombre de documents qui lui permettent de faire une analyse plus approfondie du temps pris en compte pour les prestations et déterminer où il en manque.

Les représentants des salariés procèdent actuellement à une analyse profonde des tours de service et de toutes les tâches à effectuer. En cas d'erreur de la direction, les compteurs de temps de travail devront être corrigés.

Rien de superflu

Suite à la rencontre du 12 février, la direction d'ARCC s'est aussi engagée à suivre les règles imposées par CarPostal dans le cadre de la rétribution des temps de déplacement et des kilomètres qui n'auraient pas été payés au personnel.

« Le personnel ne demande rien de superflu, il demande jusque ce à quoi il a droit, la justice ni plus ni moins », résume Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical SEV en charge du dossier. « En ce sens, le fait que le directeur d'ARCC Laurent Balsiger participe à ces séances est encourageant et montre l'importance réelle accordée à cette problématique qu'il juge fondée ».

Collation et lieux de pauses

Un problème d'indemnité de collation qui figure dans l'annexe 2 de la CCT ARCC est également soulevé par la pétition. Une divergence d'interprétation est apparue quant à la manière de la comptabiliser en plus ou non de l'indemnité du week-end.

Le directeur reconnaît que l'interprétation des travailleurs est correcte, mais ne la corrigera rétroactivement que depuis son entrée en fonction le 1er décembre 2018 et non pour les cinq dernières années. Il ne veut pas assumer les erreurs de ses prédécesseurs, même si un forfait corrigeant cette injustice pourrait être envisagé.

Par ailleurs, à partir des documents fournis par la direction, une analyse approfondie des tours de service se fait par la délégation syndicale pour déterminer si les lieux de pauses correspondent aux dispositions légales.

Rencontre et assemblée

A la fin du mois de mai, une nouvelle rencontre est prévue avec la direction pour faire le point sur les analyses syndicales. « Nous sommes confiants d'arriver à trouver des solutions au vu de la bonne volonté qui se dégage de la nouvelle direction » indique Etique. Une assemblée générale du personnel sera convoquée pour présenter les résultats de ces rencontres avec la direction.

En parallèle, pour préparer le renouvellement de la CCT des conducteurs ARCC pour le 1er janvier 2020, il sera aussi question de préparer les requêtes syndicales.

CCT MOB

La consultation est suspendue

Yves Sancey La délégation de négociations SEV a décidé de suspendre la consultation des membres pour obtenir des réponses sur la grille salariale de la nouvelle CCT.

En effet, une divergence de points de vue sur les montants de la progression salariale des classes A et B est apparue lorsque les délégations finalisaient la synthèse des changements de la nouvelle CCT. Cette divergence a nécessité une rencontre le 10 mai avec la direction du Chemin de fer Mon-

treux-Oberland-Bernois (MOB) pour clarifier ce point.

A ce stade, les divergences demeurent et la consultation reste suspendue jusqu'à ce que de nouveaux éclaircissements soient apportés. Les discussions se poursuivent pour trouver une solution en vue d'une entrée en vigueur de la nouvelle CCT au 1er juillet 2019.

Dès qu'il n'y aura plus de zones d'ombre, la délégation SEV enverra à chaque membre SEV la marche à suivre et le matériel pour voter.



Trop de zones d'ombre, la consultation sur la CCT MOB est suspendue.

SECRETARIAT RÉGIONAL DE LAUSANNE

Des médias aux transports publics



Bienvenue à la nouvelle secrétaire syndicale Patricia Alcaraz !

Vivian Bologna

Depuis le 1er mars, Patricia Alcaraz a rejoint le SEV comme secrétaire syndicale à Lausanne. Elle succède à Tony Mainolfi qui s'occupe de l'administration du secrétariat régional lausannois.

Patricia a un passé de journaliste. Elle s'est formée à *La Côte* avant de rejoindre *Le Matin* où elle était secrétaire de rédaction et responsable d'édition; avant de revenir à *La Côte*. Trois jobs durant lesquels elle s'est engagée comme membre de la Commission du personnel. «Je me suis énormément investie dans un

climat tendu que ce soit à *La Côte* qui venait d'être racheté par le groupe Hersant, puis lorsque le groupe Edipresse a vendu ses titres, dont *Le Matin*, à Tamedia», se souvient-elle.

Secrétaire syndicale chez syndicom

Un engagement dans les commissions du personnel qui l'amèneront ensuite à rejoindre syndicom qui cherchait une secrétaire syndicale pour son secteur médias (presse, communication visuelle, librairie). «Un secteur où il est difficile de mobiliser le personnel. J'avais à faire à

des employé-e-s de librairies qui sont souvent seul-e-s au travail, des journalistes qui vivaient au rythme des restructurations permanentes et des licenciements massifs et qui étaient épuisés par le travail en sous-effectif chronique et les professionnels de la communication visuelle confrontés à un marché du travail bouché.»

La grève l'an dernier au *Matin* fut un moment fort pour elle: «Les journalistes sont souvent taxés d'individualistes, mais là, j'ai été marquée par la cohésion manifestée par les membres des différents titres de Tamedia, bien que la disparition du *Matin* condamnait 41 personnes du

seul quotidien orange.»

Du privé au public

Avec son passé dans le monde des médias, pourquoi avoir choisi le SEV et les transports publics? «Il est vrai que la réalité du privé est autre que ce qu'on voit dans le public, même si les modes de gestion privée influencent depuis longtemps les entreprises publiques. Le travail de milice des sections est remarquable. Cette capacité des travailleurs et travailleuses à formuler des revendications communes et de donner ainsi mandat au SEV de les défendre est très précieuse!», commente celle qui a une licence en lettres après avoir étudié

arabe, histoire des religions et anglais.

Au SEV, la citoyenne de Nyon engagée à 80% a repris les dossiers de Tony Mainolfi. Ses priorités? «Renégocier la CCT aux VMCV, finaliser le règlement d'entreprise à TMR et négocier les CCT Swissport à Genève dans un domaine, l'aviation, où bon nombre de choses sont à construire.» En outre, Patricia est en charge des MOB (voir en page 6), des tpc, de Regionalps, ISS et Priora.

En dehors du SEV, elle est aussi au comité de l'Union syndicale vaudoise comme représentante des femmes USV et siège au Prud'hommes yonnais.

Annonce

Annonce

Les **Transports Publics du Chablais (TPC)** emploient environ 300 collaborateurs-trices et gèrent quatre lignes de chemin de fer régionales, ainsi qu'un réseau de bus s'étendant sur 23 communes vaudoises et valaisannes. Afin de compléter notre effectif, nous recherchons un-e :

SPÉCIALISTE EN RÉPARTITION DU PERSONNEL (100%)

Vos missions

En collaboration avec les chefs de production, vous gérez la répartition des tours de service en fonction des absences du personnel, maladies, courses supplémentaires ou interruptions du trafic planifiées, etc., afin d'assurer en tout temps les prestations à nos clients. De plus, vous enregistrez les données des collaborateurs-trices dans le système de gestion du temps de travail et veillez au respect des règlements en vigueur (LDT, OLD, CCT cadre et d'entreprise). Par ailleurs, vous établissez des statistiques et analysez les résultats à l'intention d'autres services.

Votre profil

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

Renseignements

Mme Stéphanie Coutaz, responsable de l'unité Production, tél. 024 468 03 51

Dossier de candidature

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

Délai de postulation

31 mai 2019



Les **Transports Publics du Chablais (TPC)** emploient environ 300 collaborateurs-trices et gèrent quatre lignes de chemin de fer régionales, ainsi qu'un réseau de bus s'étendant sur 23 communes vaudoises et valaisannes. Suite au développement de nos prestations aux clients, nous recherchons plusieurs :

CONTRÔLEURS-EUSES SPORADIQUES (50-100 %)

Vos missions

Vous assurez le contrôle des titres de transports des trains et des bus de notre réseau dans le respect de la réglementation, des dispositions d'exécution ainsi que des procédures internes. Par ailleurs, vous renseignez, conseillez et accompagnez notre clientèle en veillant à la qualité des informations données et à l'image de notre entreprise.

Votre profil

Vous êtes au bénéfice d'une formation de conducteur-trice de train, d'agent-e de transports publics ou jugée équivalente. Vous êtes à l'aise dans le contact, savez faire preuve de diplomatie et êtes à l'écoute des besoins de nos voyageurs. De plus, vous avez un intérêt pour le domaine touristique et, idéalement, vous connaissez la région chablaisienne. Des connaissances orales (conversation courante) d'une deuxième langue nationale et de l'anglais sont requises. Autonome et flexible, vous êtes disposé-e à effectuer des horaires irréguliers.

Renseignements

Mme Christelle Piguet
Cheffe du département Service clients
tél. 024 468 03 44

Dossier de candidature

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

Délai de postulation

31 mai 2019



TRANSPORT DU NORD-VAUDOIS

La CCT Travys est signée !

Yves Sancey Vendredi 10 mai, les représentants des travailleurs et la direction de travys (Transports Vallée de Joux, Yverdon-les-Bains, Sainte Croix) ont signé la nouvelle CCT qui entrera en vigueur le 1er juin.

Réuni en assemblée générale, le personnel de travys avait déjà apporté son soutien le 17 avril en votant à l'unanimité en faveur de la nouvelle CCT (voir notre dernière édition). Celle-ci contient un certain nombre d'avancées: équivalence de la durée du travail annuelle, garanties pour les tours de nuit et revalorisation pour Infra. De son côté, le conseil d'administration de travys avait aussi donné son accord.

Ayant l'accord des deux parties, la nouvelle CCT pouvait être signée le 10 mai (photo). Les représentants du personnel et de la direction ont encore procédé à la relecture définitive des textes finaux. Ils ont aussi clarifié les jours de réserve pour le personnel de l'exploitation: le week-end et les jours fériés, cela ne sera possible qu'avec l'accord de la commission des tours de service. Cela correspond à ce qui est actuellement en place.

Pour l'ensemble des autres points qui ont été présentés à l'assemblée générale, le SEV peut confirmer que les deux semaines de congé paternité sont acquises et que l'indemnité du dimanche passe à 8,50 frs.



De g. à dr.: Didier Fuchter, représentant du personnel de la voie, Sébastien Recordon, représentant du personnel des trains, Benoît Menestrier, président de la section VPT Nord Vaudois, Yves Meyer, chef du département RH, Daniel Reymond, directeur. Manquent sur la photo: Julien Magnanou, représentant du personnel de la voie et Jean-Pierre Etique (SEV).

EXAMENS D'APTITUDE MÉDICALE

Questionnaire de santé controversé

Chantal Fischer Le questionnaire de santé du Health & Medical Service (HMS) SA donne lieu à pas mal de discussions depuis longtemps déjà (voir Angle droit paru dans le contact.sev n° 6 du 17 mai 2018). En août 2018, l'OFT interdisait, jusqu'à ce qu'une décision soit prise, aux CFF d'utiliser ce questionnaire du HMS en vue de déterminer l'aptitude médicale des personnes exerçant des activités relevant de la sécurité dans le domaine ferroviaire. Maintenant, cette décision est prise.

A la mi-juillet 2018, l'Aide Suisse contre le Sida avait réclamé que plus de données, resp. d'autres données étaient prélevées dans le cadre des examens d'aptitude médicale que celles prévues par l'annexe 1 de la directive de l'OFT au sujet des examens d'aptitude médicale pour les personnes avec des activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire selon OCVM et OAASF. Il s'agissait par exemple de questions liées aux maladies sexuellement transmissibles ou à l'aptitude à effectuer le service militaire. De telles questions n'étaient pas déterminantes pour l'examen d'aptitude, elles allaient trop loin et étaient jugées disproportionnées.

Après quelques mois et suite à maintes décisions, prises de position et demandes de prolongation du délai, l'OFT a enfin pris une décision contraignante à fin mars 2019: il n'est pas possible d'utiliser un propre questionnaire plus complet pour juger d'une aptitude physique. «L'OFT, se basant sur l'avis de son bureau médical spécialisé, considère que l'utilisation d'un formulaire propre et plus complet établi par exemple par l'employeur (CFF ou HMS SA) n'est pas souhaitable. Aucun aspect lié à la sécurité pourrait laisser penser qu'un

tel formulaire soit nécessaire. L'utilisation du formulaire de l'annexe 1 de la directive sur les examens d'aptitude médicale de l'OFT est considérée comme suffisante et appropriée [...]. D'autres questions ou détails ne contribuent pas forcément à encourager la remise d'informations conformes à la vérité. [...].»

Les CFF sont par contre libres de poser des questions spécifiques sur les aptitudes requises dans leur entreprise, conformément à la Loi sur l'assurance-accidents et la Loi sur le travail. De telles questions liées à la santé professionnelle concernent de possibles atteintes à la santé et des facteurs de risques personnels qui pourraient avoir une importance pour un engagement sur le long terme. Mais elles ne servent pas à juger de l'aptitude à exercer des fonctions relevant de la sécurité. Elles ne font ainsi pas partie du domaine de compétence de l'OFT. Les CFF ont fait appel de cette décision devant le Tribunal administratif fédéral.

HMS SA

Le service médical des CFF a été externalisé au 1er juillet 2017 de la maison mère des CFF. Il est assuré actuellement par le Health & Medical Service (HMS), une SA autonome. Lors de la révision de la directive médicale, le service médical des CFF, devenu le HMS SA, a donné son avis mais n'a pas fait de proposition de modification de l'annexe 1. Il n'a jamais été question d'utiliser un questionnaire propre plus complet. L'OFT n'avait dès lors pas connaissance officiellement d'un tel procédé. Le HMS SA compte parmi sa clientèle non seulement les CFF mais aussi le BLS, la Poste, la SSR et Bernmobil.

NOUVEAU VISAGE AU SEV

Angela Meili, cheffe du personnel

Chantal Fischer Angela Meili a commencé au SEV le 1er février 2019 à 80% en tant que cheffe du personnel. Agée de 45 ans, elle a repris le poste de Miriam Brand qui a décidé de relever un nouveau défi professionnel.

Auparavant, Angela a occupé la fonction de spécialiste RH auprès de l'entreprise CTA SA à Münsingen et il s'agissait d'un secteur relativement technique. A la recherche d'un environnement lui correspondant davantage, elle l'a trouvé au SEV.

C'est plutôt par hasard qu'elle a été parachutée dans le domaine des ressources humaines. En effet, après avoir terminé son apprentissage, elle a d'abord exercé plusieurs activités dans diverses branches, entre autres comme monitrice de snowboard. Puis, elle a eu l'occasion de faire un remplacement aux RH chez Swisscom. Depuis lors, elle est restée active dans le domaine du personnel. Après avoir accompli la formation de spécialiste RH avec brevet fédéral, elle a définitivement pris pied dans les ressources humaines et n'a cessé de progresser. La gestion du personnel est un nouveau pas important pour

Angela Meili et elle le dit: «J'apprends tous les jours et je veux avancer. Jusqu'à présent, mon travail me plaît beaucoup et je me réjouis pour les mois à venir».

Grâce au sport, que ce soit en montagne, dans l'eau ou sur l'eau, Angela trouve un équilibre avec sa vie professionnelle. C'est en pratiquant le snowboard en hiver ou le stand up paddle en été qu'elle fait le plein d'énergie.



NOUVEAU AU SEV

Tiemo Wydler, graphiste

Fi Depuis début avril, Tiemo Wydler (39 ans) travaille au SEV à Berne en tant que graphiste diplômé à un taux de 50% à la communication. Il est le successeur de Jörg Matter qui a pris sa retraite. Tiemo s'occupe des annonces, des flyers, des documents imprimés (par ex. pour le recrutement), de Corporate Identity (par ex. les logos) et des photos pour le journal SEV (en collaboration avec Anita Merz).

Tiemo (se prononce «Tiémo») a grandi à Adligenswil (LU). Après son apprentissage de graphiste, il a travaillé dans la construction, comme coursier à vélo, dans une imprimerie et à Radio3fach comme responsable de l'émission «Groove Infection». En parallèle, il exerçait en tant qu'illustrateur et graphiste indépendant. A partir de 2008, il était responsable de la mise en page auprès du *Rigi-*

Anzeiger jusqu'à octobre dernier. Il vit à Olten avec sa compagne, qui est enseignante, et leur fils de 4 ans. Pendant son temps libre, Tiemo s'occupe du ménage, du chien, fait des activités en plein air avec son fils (et sa compagne) et apprécie beaucoup la lecture.



PV GENÈVE

Changement à la CdG

Roger Tacheron Le président Serge Anet ouvre l'assemblée du 9 avril devant 55 membres. Depuis notre dernière assemblée, il y a eu huit décès, une minute de silence est observée. Sept nouveaux retraités nous ont rejoint. La doyenne de notre section aura 104 ans en avril, elle est félicitée par l'assemblée. La PV Genève compte 287 membres dont un tiers de dames seules.

La SEV a un souci d'effectifs et de recrutement car le taux de syndicalisation est tom-

bé en dessous de 50% chez les actifs comme chez les retraités. Willy Jaunin se retire de la commission de gestion et c'est Francis Schorderet qui est élu, merci Willy pour ton travail et bienvenue à Francis. La *Sonntagszeitung* s'en est prise aux FVP, le SEV a réagi tout de suite pour calmer le jeu. Le président nous parle des votations fédérale et cantonale du 19 mai. Pas de prise de position du SEV mais l'AVS est si importante pour nous! La sortie a lieu le 28 mai (cf. en p. 10).

100 ANS DE LA SOUS-FÉDÉRATION DES PENSIONNÉ-E-S

«Nous devons accepter les changements»

Peter Moor

Le SEV n'est pas le seul à fêter son centenaire, la sous-fédération des pensionnés (PV) aussi a 100 ans cette année. Et elle aussi se trouve devant de nouveaux défis. L'ancien responsable de la communication SEV Peter Moor a rencontré le président central PV pour une discussion entre retraités.

Peter Moor: Roland Schwager, merci pour le sou en chocolat que j'ai reçu pour le centenaire de la PV.

Roland Schwager: Avec plaisir!

Quelle est l'intention d'un tel geste sympathique à l'attention des membres PV?

Nous ne pouvions pas inviter nos 13 000 membres à festoyer tous ensemble dans une salle. Notre caissier Egon Minikus a trouvé toutefois que tous nos membres devaient avoir un petit quelque chose de notre centenaire. C'est lui qui a préparé la brochure avec la pièce de monnaie en chocolat. J'ai reçu beaucoup d'échos positifs. Et je suis très content d'avoir concrétisé cette idée.

Comment la PV a-t-elle été fondée il y a 100 ans?

Si seulement je le savais... Je n'y étais pas! Il est fascinant de constater que simultanément à l'unification des groupes professionnels en une seule et même fédération, les pensionnés ont alors aussi décidé de se mettre ensemble.

Les retraités dans le sens actuel du terme n'existaient pas à l'époque. L'AVS n'a vu le jour qu'en 1948...

Il y avait déjà des caisses de pensions. Les chemins de fer étaient des précurseurs en la matière. Mais les rentes ne suffisaient pas pour vivre dignement. Il y avait une grande pauvreté parmi les pensionnés. C'est pourquoi ils se sont rassemblés, afin de lutter pour un meilleur avenir sur le plan matériel.

La PV a de mon point de vue une structure vraiment spéciale: contrairement aux ETC, où les pensionnés restent dans leur section avec les actifs, les anciens employés CFF à la retraite viennent dans cette sous-fédéra-

tion commune. Ils quittent ainsi le groupe professionnel auquel ils appartenaient en tant qu'actif. Quelle en est l'idée?

Tout comme dans les groupes professionnels, on a des intérêts communs à défendre. Ainsi on reste entre nous. Pendant longtemps les pensionnés étaient seulement associés au SEV. C'est seulement en 1973 que la sous-fédération y a pleinement adhéré. La principale différence avec les ETC, c'est que les entreprises sont un peu comme une famille. Les gens se connaissent et il y a un profond sentiment d'appartenance. Si tout à coup le SEV décidait de faire un pas décisif vers de nouvelles structures - elles auraient grand besoin d'être adaptées - nous devrions alors décider de ce que nous voulons. Personnellement je crois que les pensionnés resteront entre eux.

Tu étais par le passé président central d'une sous-fédération d'actifs, et maintenant tu es président central de la PV. Quelle est selon toi la principale différence?

En tant qu'actifs nous étions par exemple présents aux négociations CCT. Nous avions un partenaire social en face de nous. En tant que président central PV, j'ai quelque fois aussi les CFF en tant qu'interlocuteur mais nous ne sommes pas en situation de partenariat social. En conséquence, j'ai parfois l'impression d'être un peu comme un mendiant. C'est un rôle très ingrat et pesant.

Une chose à régler tous ensemble, c'est le passage d'une sous-fédération active à la PV. Beaucoup de membres quittent le SEV lorsqu'ils partent à la retraite. Quel est le problème?

Oui les choses deviennent de plus en plus difficiles. Le problème? Nous n'avons plus trois étapes principales dans notre vie mais quatre: l'adolescence, la vie active, la jeune retraite et la retraite d'un plus grand âge. La forme physique et mentale change selon les étapes. Parmi les jeunes retraités il y en a beaucoup qui trouvent qu'ils n'ont plus besoin du syndicat pour leur nouvelle tranche de vie. Ceci entre autres parce qu'on a tendance à considérer de nos jours le syndicat comme une assurance. Parmi les 60-70 ans on déplore chaque année quelque 250 démissions. Nous devons agir là pour inverser la manœuvre. Et il y a encore autre



Le président central PV Roland Schwager à la gare de Zurich avec le sou en chocolat et la brochure du centenaire.

chose: beaucoup pensent qu'ils n'ont rien à faire à la PV car ils s'imaginent un groupe de croulants qui se déplacent en déambulateur. Enfin il y a aussi une nouvelle évolution: les gens ne restent plus aux chemins de fer jusqu'à la retraite car le travail est trop dur pour continuer à le faire jusqu'à 65 ans. Nous devons accepter ces changements.

J'ai parlé hier avec un collègue qui sera justement à la retraite dans quelques jours. Il ne savait pas ce qui allait lui arriver en tant que membre SEV.

Sur un plan purement administratif: celui qui part à la retraite ne doit rien entreprendre par lui-même. Le SEV établit une liste des gens qui vont partir des CFF et se trouvent dans la tranche d'âge adéquate: 63 ans et plus. Ces personnes reçoivent une lettre de la section PV ainsi qu'une brochure explicative. Dès le moment où la personne arrête de travailler, elle est mutée dans la section PV. Si par exemple un collègue habite à Bulle, il sera dans la section PV Fribourg. Mais s'il annonce qu'il travaillait là-bas, il peut être transféré dans la section PV Vaud, il lui suffit d'en faire la demande. Il est toujours possible de s'arranger au SEV.

Maintenant les enfants du baby-boom arrivent à l'âge de la retraite. Cette affluence soudaine représente une grande chance pour la PV.

Je vois cela comme un réel défi! Surtout aussi parce que parmi ces gens, beaucoup considèrent justement le SEV comme une assurance. Il est très important que nous puissions conserver ces membres. Et ceci pas seulement pour la PV: que deviendrait le SEV sans les cotisations des membres pensionnés?

En ce qui concerne l'importance donnée

aux activités sociales conviviales, qui jouent un grand rôle à la PV, ou aux activités politiques: y a-t-il là des changements à réaliser? Qu'envisagez-vous de faire?

Nous nous sommes faits l'automne passé quelques réflexions sur l'avenir. La commission centrale a élaboré des mesures dont nous devons encore discuter avec les membres du comité central. L'aspect social joue surtout un grand rôle au niveau de la vie dans la section. Nos sections fonctionnent de manières très différentes à ce niveau-là. Mais nous avons établi une règle stricte: nous ne voulons pas d'une PV divisée en deux: les plus jeunes et les plus âgés. Il n'est toutefois pas possible d'intéresser un groupe de personnes allant de 65 à 95 ans avec une seule offre. Nous avons 2000 membres qui ont plus de 90 ans! Ils ont d'autres besoins que les jeunes retraités, c'est certain. Et pour que ces plus jeunes membres n'aient pas l'impression qu'ils n'ont rien à faire chez nous, il faut certainement des changements.

Qui est Roland Schwager?

Année de naissance 1952

Carrière professionnelle: école des transports, agent du mouvement CFF, travail dans diverses gares, dès 1987 dans l'administration, en dernier lieu responsable du système de recensement automatique des voyageurs dans toute la Suisse.

Carrière syndicale: adhésion en 1971, progression classique depuis le comité de section, en passant par le comité central, jusqu'à la fonction de président central VPV, ensuite président central PV.

Loisirs mis à part le SEV: surtout pas de sport! Lecture, voyages, en particulier croisières fluviales, détente.



PRÉFÈRES-TU LIRE LE JOURNAL EN LIGNE?

Le nouveau journal du SEV est aussi disponible en format PDF sur notre site internet sev-online.ch.

Si pour des raisons pratiques ou écologiques tu ne souhaites plus le recevoir dans ta boîte aux lettres, alors envoie un mail à mutation@sev-online.ch et abonne-toi à notre newsletter en scannant ce code QR, ou bien sur sev-online.ch/fr/newsletter.

Bonne lecture!



Sections

21.5 Section VMCV

Assemblée générale des membres.
20 h au réfectoire de l'atelier VMCV.

22.5 AS Ouest

Assemblée générale des membres. Invité : Christian Fankhauser, secrétaire syndical SEV. Après l'assemblée, un repas sera offert par la section. Pour le repas, s'inscrire jusqu'au 15 mai 2019 à ouest@as-online.ch / 079 172 39 31.
18 h 45 Hôtel Alpes et Lac, Neuchâtel.

22.5 PV Fribourg

Sortie de printemps à Nestlé Waters SA à Henniez. Rendez-vous sur place à 9 h 30 précises: 2 heures de visite. Pour le transport en train ou en voiture, voir les détails dans notre dernière édition. Inscriptions obligatoires jusqu'au 17 mai c/o : Eric Pont niric@sunrise.ch 026 660 59 63 ou Joël Terrapon-terrapon.joel@bluewin.ch 026 660 53 70. Maximum 30 personnes

Repas de midi au Restaurant de la Poste à Payerne au prix de frs 23.- (desert compris). La Caisse PV prend en charge les cafés.

23.5 Section VPT Jura

Assemblée générale 2019. On y traitera des revendications 2020, d'une rente-pont et du renchérissement des pensionné(e)s CJ. L'AG sera suivie d'une fondue au feu de bois uniquement sur inscription au 079 824 90 43 ou par mail: alain.gigon53@bluewin.ch jusqu'au 21 mai au plus tard. Un bus sera à votre disposition à Pré-Petitjean.
18 h 30 Pré-Petitjean (Montfaucon), 2362 Cabane de Derrière le S'lesie.

23.5 PV Neuchâtel

Course annuelle. Une destination sans changement de quai ni à l'aller à Yverdon ni au retour à Fribourg !

La Chaux-de-Fonds dép. 10.02 - Neuchâtel dép. 10.34 Menu : entrée, Rôti de veau, crème glacée . Prix y compris apéritif, vin, eau et café : avec abt 1/2 : CHF 65.- (billet de groupe au départ de Neuchâtel) - avec AG : CHF 45.- Inscriptions jusqu'au samedi 18 mai : 032 725 62 88 ou renevey26@gmail.com.
12 h Auberge de Léchelles, à Léchelles.

28.5 PV Genève

Sortie à la Maison de Montagne de Bretaye <http://www.mmbretaye.ch>

Seulement 2 minutes de marche pour atteindre la Maison de Montagne puis un moment à vous pour profiter de la nature et du paysage à 1700 mètres d'altitude. Au menu, apéritif avec planchette de délices de la région et menu découverte de spécialités des Alpes vaudoise et dessert.

Pour cette journée exceptionnelle, nous sommes obligés de passer le prix à 60 fr. par personne, membre ou conjoint. Ce prix comprend l'apéritif, le repas, les boissons, le café ou le thé. Possibilité d'arrangement si cela vous pose un problème. Titre de transport : carte journalière avec abonnement 1/2 ou AG. Inscription : en versant 60 fr. par participant-e jusqu'au 22 mai.

Départ de Genève-Aéroport dép 8 h20, arrivée au Bouquetins à 11 h 14. Retour dès 15 h 34 ou 16 h 34, arrivée à Genève à 18 h 30 (19 h 30).

12.6 Section SEV-TPG et TPG retraités

Journée des jubilaires 2019. Visite d'un musée original et méconnu dans le Gros de Vaud, suivie d'un repas dans la campagne vaudoise. Journée offerte par les sections concernées, donc gratuite pour les participant-e-s. Les personnes concernées recevront une invitation personnelle avec toutes les informations pour s'inscrire à cette journée.
8 h, Rendez-vous à la Place de Neuve, devant le Grand Théâtre.

18.6 PV Fribourg

Excursion « Les 3 Jura » Ne – Be – Jura. 8 h 30 de Fribourg, départ du car aux Grands Places.

9 h de Morat, devant la Gare, veuillez demander cet arrêt. Vers 10h15 arrivée à Courtelary. 10 h 15 – 11 h 45 visite libre de « Chez Camille Bloch ». 11 h 45 de Courtelary et arrivée vers 12 h 35 à Goumois. 14 h 45: de Goumois et arrivée vers 16h45 à Fribourg.

Indiquez svp lors de l'inscription votre choix de menu : 1 (Rôti) ou 2 (Filet de truites). Prix: CHF 75, sauf les boissons. Inscription jusqu'au 10 juin: J-Michel Gendre, Rte St-Eloi 78, Estavayer-le-Lac. Tél. 026 663 80 84 (répondeur). E-mail : j-michel.gendre@bluewin.ch

19.6 PV Vaud

Visite du Centre Camille Bloch à Courtelary. Inscription(s) jusqu'au 20 mai 2019 par carte postale adressée à Michel Cavin, Grand Rue 2, 1148 Moiry ou par courriel : michel_cavin@yahoo.fr ou

sev-pv@bluewin.ch en mentionnant : nom, prénom, adresse, No de tél. et nombre de personnes. Lausanne départ 8h15, Arrêt à Yverdon pour la « pause café-croissant », Départ d'Yverdon à 9 h 39 pour Courtelary, via Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds. Retour à Lausanne pour 17 h 45. Se munir de ses FVP. Prix 70.00 yc. le café-croissant, la visite guidée, le repas et les boissons. Plus d'infos : auprès du responsable ou www.sev-pv.ch/valud/vd_informations.htm. Attention : 700 mètres à pied entre le Centre C. Bloch et le resto et places limitées à 45 participant-e-s.

14 juin

Grève des femmes

Dès 6 h Distribution de flyers dans les gares de Lausanne, Berne et Zurich. Journée : actions selon ses possibilités. Fin d'ap.-midi : manifs féministes.

Infos sur la grève des femmes sur internet: www.14juin.ch et Facebook : GFgeneve (GE), grevefeministecoordinationfribourg, collectifgreveegalite (JU), cngf2019 (NE), collectiffemmesvalais (VS) et vaud.grevefeministe (VD).

Attention: prochain numéro sans annonces des sections !

La prochaine édition du journal (7/2019) paraîtra le 31 mai et sera totalement dédié au 100 ans du SEV. Il n'y aura pas de textes rédactionnels d'actualité. Cela signifie qu'il n'y aura aucun compte-rendus des sections ou sous-fédérations, et pas d'agenda non plus. Ces pages seront à nouveau

disponible dans le numéro 8 du 14 juin.

Comme d'habitude il y a aussi la possibilité d'annoncer vos événements dans l'agenda en ligne sur notre site internet www.sev-online.ch.

Merci d'avance pour votre compréhension. Voir les détails dans l'impression ci-dessous.

Agenda 6/19

RPV

Budget tenu

Service de presse RPV La commission centrale s'est réunie en avril pour sa séance ordinaire. Pour la quatrième fois, et sous la houlette de SwissMovers, CFF Cargo prendra part aussi cette année à Transport Logistic Munich avec CFF Cargo International et ChemOil Logistics. Le point d'orgue pour CFF Cargo sera de présenter un « 5L next » perfectionné comparé à celui de la dernière foire, soit la prochaine génération de wagons qui comprend des éléments de construction complète-

ment retravaillés et qui sont combinés avec des superstructures intelligentes. Isabelle Betschart sera à partir du 1er juillet 2019 la nouvelle responsable Production de CFF Cargo. Elle succèdera à Jürgen Mues qui a quitté CFF Cargo à fin février 2019.

Tous les bilans ont été envoyés à la SF RPV sauf celui de la section Renens. Le budget du CC a été tenu. La rétrospective du CC a été discutée dans la CoCentr. Nous remercions la section Bern pour l'organisation. Les préparatifs en vue

de l'AD ont été débattus lors de la séance de la CoCentr.

Le SEV demande que les collaborateurs des CFF soient impliqués dans le bénéfice du groupe CFF qui a atteint 568 millions de francs en 2018. Cela représente une augmentation du bénéfice de 42.5%. Les membres SEV continuent à profiter d'un rabais de 20% à l'Hôtel Brenscino et cela restera ainsi aussi longtemps qu'il sera une entreprise hôtelière.

Correctif : dans l'article de la SF RPV paru dans le journal SEV 04/19, la phrase concernant l'indemnité pour travaux salissants 2 disait : « Ces descriptions de postes ont fait l'objet d'une discussion avec la CoPe ». Correct est : « Les descriptions de postes ont seulement été présentées à la CoPe et aux partenaires sociaux ».

DU CHANGEMENT AU SECRÉTARIAT CENTRAL

Au revoir Eveline, hello Anita

Elisa Lanthaler Eveline Tanner, 45 ans, a quitté le SEV après 13 ans d'activités. En tant que collaboratrice administrative, Eveline était responsable des cours de perfectionnement professionnel, du recrutement ainsi que de la Commission des Jeunes. Elle a également soutenu la direction du personnel dans certains domaines et encadré les apprenant-e-s du SEV. Eveline a donné sa démission pour fin mai afin de rejoindre l'Office fédéral de l'environnement à Ittigen. Eveline

travaillera dans le département du développement du personnel de l'OFEV.

C'est à la mi-avril déjà que Anita Martin, 47 ans, a succédé à Eveline. Anita a une grande expérience dans l'administration de cours ainsi que dans l'encadrement d'apprenant-es. Auparavant, elle a travaillé dans le milieu hospitalier, en dernier lieu à l'Hôpital de l'Île à Berne.

Anita est mariée, elle a deux enfants et habite à Bremgarten/BE.



DÉCÈS

Aubert Jean-Philippe; 1930; Petit-Lancy, VPT TPG Retraité(e)s.

Audetat Paulette; 1929; veuve de Marc, La Chaux-de-Fonds, PV Neuchâtel.

Delley Placide; 1933; contrôleur matroul, Bollion, PV Vaud.

Jacot-Montandon Paul; 1925; Petit-Lancy, VPT TPG Retraité(e)s.

Nanzer Robert; 1936; chef de service, Glis, PV Valais.

Perret Juliette; 1922; veuve de Robert, Noville, PV Vaud.

Pochon Rose; 1928; veuve de Jean, St-Maurice, PV Valais.

Prince Jean-Claude; 1935; contre-maître, Renens VD, PV Vaud.

Rey Bernard; 1938; conducteur de tracteur sur rail, Villeneuve VD, PV Vaud.

Rouiller Albert; 1958; monteur en chef, Autavaux, PV Fribourg.

Schütz Walter; 1928; ouvrier spécialisé, Bienne, PV Biel-Bienne.

Theytaz Marie-Ange; 1936; veuve de René, Sierre, PV Vaud.

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), Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pascal Fiscalini, Elisa Lanthaler, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Tiemo Wylder
Adresse de la rédaction: Journal SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6; journal@sev-online.ch; 031 357 57 57

Abonnements et changements d'adresse: info@sev-online.ch, 031 357 57 57. Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.-

Annonces: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa;

téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00; SEVzeitung@fachmedien.ch, www.fachmedien.ch

Pré-presses: AZ Verlagsservice AG, Aarau; www.chmedia.ch

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

ATTENTION il n'y aura pas d'agenda dans le prochain journal du 31 mai qui sera totalement dédié aux 100 ans du SEV. Le prochain journal paraîtra le 14 juin.

Le délai pour les annonces dans le numéro 7 (s'il reste de la place) est fixé au 17 mai à midi.

Le délai pour les annonces dans le numéro 8 est fixé au 3 juin à midi, celui de l'agenda au 6 juin à 10h.

MOURIR AU TRAVAIL

Le côté obscur de la mode



Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

Changement de saison, changement d'armoire. Les habits d'été et de printemps s'étalent et les grandes chaînes de vêtements ont commencé depuis des mois leur bombardement publicitaire pour inviter les consommateurs-trices à rafraîchir leur garde-robe. Avec la complicité de la communication digitale, le marketing agressif ne perd pas une occasion de proposer des offres «à ne pas manquer», des «si tu n'achètes pas tout de suite, tu perds une opportunité unique!», des «actions spéciales» et des «promotions de saison». Qui n'a jamais cédé à la tentation lève la main...

Pourtant, une autre alternative existe. Il est possible de se comporter en consommateur ou en consommatrice critique et en pleine conscience de ses actes. Parce que derrière le monde magique de la mode, il y a un côté obscur fait d'exploitation et de violation des droits humains par les multinationales de la mode. Personne ne peut avoir oublié la tragédie du Rana Plaza au Bangladesh, où l'ef-

fondrement du palace (le 24 avril 2013) qui abritait des travailleuses et des travailleurs du textile sous-payés a fait 1138 victimes. Et le message d'il y a un mois selon lequel le gouvernement du Bangladesh faisait tout son possible pour entraver l'accord sur les incendies et la sécurité des édifices, mettant ainsi en péril la sécurité des travailleurs. Le gouvernement prétend avoir la capacité de contrôler les 1688 fabriques mais les études récentes publiées par *Clean Clothes Campaign*, *International Labor Rights Forum*, *Maquila Solidarity Network* et *Worker Rights Consortium* démontrent un niveau choquant d'immaturation. Les incendies dans les fabriques d'habits du Bangladesh confirment du reste que les agences nationales de contrôle ne sont pas encore à la hauteur pour accomplir efficacement leur devoir. Au mois de mars 2019, un nouvel incendie dans une fabrique de vêtements à Dhaka a tué huit personnes.

C'est pour cette raison que la Campagne Vêtements propres (en anglais *Clean Clothes Campaign*, CCC) revêt un rôle très important. Elle agit à deux niveaux différents: d'une part elle sensibilise et inclut les consommateurs (il y a quelques jours seu-

lement, une «journée de la mode responsable» s'est déroulée à Genève, organisée par Public Eye), d'autre part elle fait pression sur les entreprises et les gouvernements afin que les droits des travailleurs de l'industrie textile et de la chaussure soient respectés.

«Clean Clothes» est la plus grande alliance du secteur vestimentaire, elle est composée de syndicats et d'organisations non gouvernementales. Son réseau est constitué de plus de 250 partenaires qui veulent globalement une amélioration des conditions de travail et un renforcement des droits des travailleurs de l'industrie de la mode. Aujourd'hui il se déploie dans 14 pays européens dont la Suisse, où la coordination est faite par Public Eye. Les instruments utilisés sont la réalisation de campagnes sur des thèmes spécifiques (salaires dignes, santé et sécurité, transparence, travail des migrants) et le lancement d'actions urgentes qui peuvent conscientiser les gens et les mobiliser, que ce soit sur le plan individuel ou collectif. L'objectif est de soutenir les demandes d'assistance et de solidarité des partenaires internationaux afin de résoudre les cas de violation dans les pays de production.

L'environnement aussi paie un

prix élevé, et en conséquence les personnes également. Dans le cadre du «Festival du film Vert» à Monthey en mars, un long-métrage a été projeté, intitulé «Vert de rage: Indonésie, le fleuve victime de la mode». On y parle du Citarum. Sur l'île de Java en Indonésie, c'est le fleuve le plus pollué de la planète. Son niveau de contamination est cinq mille fois supérieur aux normes autorisées. En plus, les industries textiles environnantes y déversent des substances chimiques dangereuses. Ce désastre écologique est connu mais incontrôlable. Ces conditions d'hygiène causent 50'000

morts chaque année, en plus des autres formes de vies marine et terrestre décimées. Souvent quand on parle des «victimes de la mode» on pense aux personnes qui suivent toutes les tendances et sont prisonnières de shopping compulsif. Mais les vraies victimes sont les personnes - entre 60 et 75 millions - qui travaillent dans l'industrie textile ou de la chaussure et qui paient parfois de leur vie. Les multinationales doivent enfin assumer leurs responsabilités au lieu de penser seulement au profit! C'est ce que demande une initiative populaire (voir ci-dessous).

Pour des multinationales responsables

L'initiative pour des multinationales responsables visant à protéger les êtres humains et l'environnement s'insère parfaitement dans les principes défendus par la campagne «Clean Clothes». Elle demande que les entreprises qui ont leur siège en Suisse soient obligées d'effectuer leurs activités commerciales dans le respect des droits humains et des normes de protection de l'environnement, et de gérer leurs affaires de manière responsable. Pour s'assurer que certaines en-

treprises peu scrupuleuses respectent elles-aussi ces règles, il faut que les violations des droits de l'homme et la



Pour de plus amples détails: <https://initiative-multinationales.ch/>

non-observation des normes environnementales internationales aient des conséquences et que les multinationales assument. Le vote se déroulera en 2020.



LE JARDIN SECRET

Omar Cartulano

Les yeux rivés sur l'écran, les doigts qui bougent frénétiquement, la musique «à fond», les bras et le cou qui se tordent...

Ce n'est pas un nouveau sport, mais un outil qui a chamboulé nos vies, nos habitudes et même notre posture.

Le smartphone nous connecte au monde entier ou nous isole. Dès que possible ou dès que nous le voulons, un jardin secret est prêt à nous accueillir.

www.ocartu.ch
Instagram: ocartu



PHOTOMYSTÈRE

Où est-ce?



Pour participer, merci de nous envoyer ta réponse d'ici le **mercredi 5 juin 2019** avec ton nom et ton 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 bons pour des livres d'une valeur de 40 fr.**

Nous publierons le nom du/de la gagnant-e et la solution dans notre numéro du 14 juin. Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

La solution de la photomystère du no 5 : Stanserhorn, l'ancienne Standseilbahn (1893-1974).

Markus Fricker, de Ballwil, membre de la PV Luzern, remporte 40 francs en chèque Reka.

SUR LE TRACES DE ...

Sandro Kälin, contrôleur technique Cargo



Sandro Kälin contrôle les wagons à la gare de Lupfig (AG).

Peter Moor

À côté de de son travail en équipe à la gare de Lupfig, Sandro Kälin accorde beaucoup de temps au SEV : il est vice-président de la sous-fédération TS ainsi que de la section de Zurich. En plus de cela, il passe de préférence son temps avec sa famille et est aussi un footballeur passionné.

Sandro Kälin travaille depuis 35 ans aux CFF et cela fait 34 ans qu'il est membre du SEV. Famille, profession et sport, tels sont les principaux moments de sa vie.

Sa vie professionnelle, il l'a commencée par un apprentissage d'ajusteur-mécanicien auprès de l'ancienne entreprise BBC, pour passer ensuite au chemin de fer. Il a d'abord suivi un stage aux ateliers principaux de Zurich, mais il ne s'y est pas plu. «J'ai trouvé avec la formation de visiteur qui m'a été proposée à l'époque ce que je cherchais», se souvient-il. Aujourd'hui, cette fonction s'appelle «contrôleur technique Cargo», CTC, mais les tâches en quoi elle consiste sont largement restées les mêmes. Il contrôle les wagons et les trains de marchandises pour les teams Cargo de Lupfig, Aarau et Suhr, des activités qui se répartissent sur une grande région. Son lieu de travail est Lupfig, à Birrfeld dans le canton d'Argovie.

Priorité absolue : la sécurité

Le CTC est aussi responsable de tous les contrôles techniques des trains de marchandises qui partent de la région, comme par exemple le train de déblai qui transporte chaque jour des matériaux du chantier de nouveau tunnel du Bözberg jusqu'à la fabrique de ciment. C'est pour cela qu'avec l'équipe du matin, il parcourt chaque jour une centaine de kilomètres avec le véhicule de service. Ce qui est aussi nécessaire si un train est stoppé dans la région parce qu'un dispositif de contrôle des trains a réagi sur la ligne. Comme l'axe nord-sud et l'axe est-ouest du transport de marchandises se croisent dans la région de Brugg, on trouve beaucoup de ces installations qui, en plus de la température des essieux, contrôlent aussi la charge par roue et le profil des wagons.

Si le système déclenche une alarme, le train concerné est stoppé à la prochaine gare et le CTC doit intervenir; cela, parfois jusqu'à six fois par semaine. Il décide seul si le problème peut être corrigé sur place ou si le train peut rejoindre sa destination à vitesse réduite ou si le wagon concerné doit être décroché avant que le train ait le droit de repartir, comme c'est ré-

comment arrivé avec un wagon de marchandises qui pesait pas moins de 103 tonnes au lieu des 90 autorisées. Les intérêts des clients, de l'entreprise de chemin de fer et de l'infrastructure se télescopent complètement, mais, pour le CTC, il n'y a qu'une seule consigne: la sécurité. «Nous devons bien sûr prendre nos responsabilités, mais nous suivons des règles claires qui sont les mêmes pour tout le monde», souligne Sandro Kälin.

Il assume désormais aussi des responsabilités en tant que syndicaliste. Après le passage aux CFF, il y a aussi eu celui de la FTMH au SEV. Sandro Kälin a suivi des cours. Et un premier, dans l'ancienne maison du SEV aux Avants, lors duquel il a appris à parler devant un public. «J'arrive bien à établir une relation avec les gens et j'aime le faire», a-t-il constaté. De nombreux collègues se tournent vers lui pour lui soumettre leurs préoccupations, qu'elles soient professionnelles ou privées. Il y a dix ans environ, il a été élu au comité de la section TS de Zurich et, peu après, il a fait le saut à la commission centrale de la sous-fédération, directement comme vice-président.

Un départ par étape

En 2024, il aura 62 ans, Sandro Kälin aimerait réduire son temps de travail. «Grâce à Valida, je peux me permettre ce premier pas. C'est une bonne chose», constate-t-il. Mais il aimerait garder toutes ses activités au SEV tant qu'il sera professionnellement actif. Aujourd'hui, il consacre environ 10% de son temps de travail au SEV. Souvent, il s'organise de manière à ce que les séances aient lieu pendant son temps libre.

Cela ressemble vraiment à un programme bien rempli, mais il manque encore quelque chose qui occupe une place importante dans la vie de Sandro Kälin: le sport, le football surtout. Depuis son plus jeune âge, il a joué au FC Brugg, jusqu'en 2e ligue. Et maintenant, avec les séniors de 50 ans et plus. Pendant 25 années, il a aussi entraîné les juniors. Et il raconte fièrement qu'il a même plusieurs fois joué avec l'équipe nationale des cheminots. Natation, ski, judo et vélo sont également à son programme.

Sandro Kälin se décrit comme une personne ouverte qui s'intéresse à beaucoup de choses. Il a participé avec intérêt aux nombreuses restructurations, ainsi qu'au passage dans le monde du numérique. Même si tout dans sa vie apparaît stable, il est ouvert aux changements. «Nos enfants sont grands, le plus jeune partira prochainement de la maison pour aller étudier. Encore un changement, remarque-t-il calmement. Je me réjouis de cette nouvelle phase de ma vie.»

CE QU'IL FAUDRAIT...

Schlorian

