



SEV N° 8

Le journal du Syndicat du personnel des transports



ÉDITO de Christian Fankhauser,
vice-président du SEV

La sous-traitance, ce désastre

Le dossier des mises au concours de bus dans la Jura a pris fin de manière partiellement heureuse. Le spectre de la sous-traitance des lignes que nous dénoncions ne devrait pas se matérialiser. En effet, CarPostal a annoncé vouloir exploiter elle-même les lignes permettant ainsi aux employé-e-s qui la rejoindront de bénéficier d'une CCT de bonne qualité. Tel dénouement n'était pas acquis d'avance, l'hypothèse d'octroyer ses lignes à une entreprise sans CCT n'ayant été écartée que tout récemment.

Malgré cette éclaircie, il faut rappeler que la mise au concours de l'ensemble des lignes par le canton du Jura était une première suisse et qu'elle s'accompagne au final d'une économie de 4 millions de francs par année pour les collectivités pu-

bliques dont on ne sait pas exactement d'où elles peuvent provenir. En outre, plusieurs employé-e-s des Chemins de fer du Jura – qui a perdu l'exploitation de ses lignes de bus – doivent changer d'employeur par le simple jeu d'un choix politique.

L'exercice jurassien a mis en exergue toute l'absurdité d'un système qui pense pouvoir s'améliorer par le biais de la concurrence et qui n'a au final pas d'autre but que de faire baisser les coûts. D'autres cantons semblent vouloir emboîter le pas au Jura, laissant craindre d'autres périodes d'incertitudes pour le personnel concerné.

Les baisses drastiques des recettes fiscales liées à la pandémie pourraient d'ailleurs servir de prétexte au recours facile de la mise au concours avec la possibilité pour celui qui la remporte de réaliser des

économies en sous-traitant le travail à des boîtes meilleur marché, bien souvent non signataires de conventions collectives de travail. Actuellement, seul le canton de Vaud a annoncé vouloir mettre fin à la sous-traitance dans les lignes de bus régionales.

Les cantons ont en effet la possibilité de fixer un cadre à leurs mises au concours. Dans l'idéal, il faudrait pouvoir réduire la marge de manoeuvre des cantons qui oublient parfois leur responsabilité sociale. Quelle société peut réellement avoir intérêt à précariser les conditions d'engagements de ses employé-e-s contribuables?

Ce combat, syndical et politique, reste au coeur de nos priorités, encore davantage à l'heure où la pandémie fragilise les finances des collectivités publiques.

MBC

Une pétition signée 67 fois dénonce un licenciement anti-syndical brutal

3

CFF Cargo

La Confédération remet enfin en cause le principe de l'auto-financement

4

Direction SEV

Après 18 ans de vice-présidence, Barbara Spalinger va se retirer

7

Deux élus SEV à la Cope de CFF Infra

Deux candidats soutenus par le SEV ont été élus dans des Cope de la Division Infrastructure. Nos félicitations à Jean-Marc Imseng, chef de projet, élu à la CoPe Surface Energie, Finances, HR, SQU, Processus et Transformation et à Christoph Mettler, chef de la circulation des trains, élu à la CoPe Surface Horaire et exploitation, de la circonscription électorale Conduite de l'exploitation dans la Région Est.

BLS: la CCT de la navigation négociée

Le 8 juin, une première rencontre entre le SEV et la navigation de BLS a eu lieu discuter des futures conditions d'engagement du personnel à partir de 2022. Il y a été question des thèmes des prochaines négociations CCT, des attentes mutuelles et du processus des négociations. Celles-ci sont nécessaires en raison de l'externalisation prévue de la navigation au sein d'une filiale de BLS. L'objectif est de les conclure d'ici septembre si possible. Ce dossier intervient après l'adoption de mesures à court terme en raison de la pandémie (voir journal SEV n° 7/21).

Pas de marché libéralisé

La volonté du Conseil fédéral de libéraliser le marché de l'électricité essuie les critiques de l'USS. Les syndicats se sont toujours opposés à l'ouverture du marché de l'électricité aux petits consommateurs, pour de bonnes raisons. Les promesses - des prix plus bas, une meilleure qualité ! - ne sont pas réalistes. D'une part, la Suisse dispose déjà d'un approvisionnement en électricité de qualité et d'une stabilité du réseau, d'autre part, les prix réels de l'électricité pour les clients finaux privés sont ici plus bas que dans le reste de l'Europe. Si le marché était entièrement libéralisé, quelque 700 entreprises d'approvisionnement en énergie se retrouveraient en concurrence pour attirer les clients finaux dans tout le pays - avec des campagnes de marketing coûteuses. Les distributeurs d'énergie y perdraient la prévisibilité et la sécurité des investissements, soit la base de la stabilité du réseau et du passage à un approvisionnement décentralisé en énergies renouvelables.



Les militant-e-s du SEV vendredi 18 juin à Bellinzona après le point presse.

GARES CFF

Non à la privatisation du nettoyage

Elisa Lanthaler
elisa.lanthaler@sev-online.ch

CFF Immobilier a l'intention de ne faire nettoyer par son propre personnel que les gares les plus fréquentées. Le nettoyage de toutes les gares de surface est appelé à être privatisé, ce qui signifie la perte de leur emploi pour 130 à 150 collaborateurs temporaires. Le SEV a lancé une pétition contre cette décision – avec un immense succès, comme l'explique Patrick Kummer, secrétaire syndical en charge du dossier.

Combien de collègues ont signé cette pétition contre la privatisation du nettoyage ?

Patrick Kummer : il y a entre 130 et 150 postes temporaires directement concernés par l'externalisation du nettoyage, mais pour la pétition nous avons déjà récolté 4000 signatures. Ce qui montre à quel point la solidarité est immense parmi les collègues des CFF. De toute évidence, l'idée d'externaliser des prestations du service public, qui plus est des tâches essentielles aux CFF, passe mal aux yeux du personnel.

Que revendique le SEV avec sa pétition ?

Au lieu de démanteler et d'externaliser ces emplois intérimaires, ces 150 collaborateurs temporaires doivent être engagés à l'interne au sein des CFF. Beaucoup des personnes concer-

nées travaillent pour les CFF depuis de nombreuses années. Cette externalisation n'est pas seulement problématique d'un point de vue du personnel, elle l'est également sur le plan politique, car cette démarche est contraire à plusieurs objectifs poursuivis par le Conseil fédéral pour les CFF. Ainsi, par exemple, les CFF sont censés tenir compte des préoccupations des diverses régions du pays. Dès lors, si les CFF externalisent les prestations qu'ils sont censés fournir dans les gares moins fréquentées, cela conduira à un affaiblissement des régions.

Les CFF parlent bien d'une « opportunité pour les prestataires locaux et régionaux ». Mais cet argument est dangereux à mon avis. Ce n'est certainement pas le rôle des CFF de promouvoir l'économie régionale en externalisant les services publics. Un deuxième objectif du Conseil fédéral stipule que les coopérations ne doivent être conclues que si elles soutiennent l'activité principale. La coopération avec des entreprises de nettoyage externes, en revanche, contribue fortement à l'affaiblir.

A ton avis, quelle est la raison de cette externalisation ?

Ce n'est ni la première, ni certainement la dernière chez CFF Immobilier. La tendance est assez claire : tout se passe comme si CFF Immobilier avait l'intention de se transformer en gestionnaire de biens immobiliers. Donc d'externaliser le plus grand nombre possible de tâches et de se concentrer sur l'accompagnement des

prestataires de service externes. C'est en contradiction avec les objectifs de la Confédération. Aux yeux du SEV, c'est une évolution pernicieuse : CFF Immobilier doit devenir un fournisseur de prestations global.

Qu'en est-il actuellement des collaborateurs concernés ?

Les collaborateurs temporaires concernés sont très inquiets et se font du souci pour leur job et leur avenir. Officiellement, le démantèlement s'effectuera par étapes à partir de mi-2022. Il y a aussi beaucoup d'inquiétude chez les nettoyeuses et nettoyeurs des CFF et chez les chefs d'équipe, car ils ne savent pas à quelle gare ils vont être affectés à l'avenir, ni s'ils auront encore une équipe à diriger. Le SEV fera tout son possible pour empêcher ce démantèlement et obtenir une internalisation de ces 150 collaborateurs temporaires.

Les CFF affirment qu'il ne s'agit pas d'une privatisation. Toutefois, jusqu'à présent, le personnel temporaire a travaillé avec les employés internes sous la responsabilité des CFF. Ce travail doit maintenant être repris par des entreprises de nettoyage privées - en d'autres termes, une privatisation classique des services publics.

La pétition a été envoyée par la Poste le 18 juin aux CFF. Pourquoi ne pas l'avoir remise en mains propres au CEO ?

Les principales sections du SEV ont très clairement adressé la pétition à Vincent Ducrot, CEO des CFF. Les membres concernés estiment en effet que les externalisations sont un sujet qui touche tout le groupe et engage donc la responsabilité du CEO. Mais de toute évidence celui-ci ne se sent aucunement responsable : Vincent Ducrot a en effet refusé d'accuser réception de la pétition qui lui était adressée. Il a demandé au SEV de l'adresser à la direction de CFF Immobilier. A mon avis, c'est plutôt surprenant, car Vincent Ducrot se montre habituellement très accessible et ouvert aux requêtes des collaborateurs. Nous avons donc envoyé cette pétition par la Poste au terme d'un point presse.

«Un projet sournois»



Angelo Stroppini est secrétaire syndical SEV au Tessin où la mobilisation contre la privatisation du nettoyage a débuté

Angelo, c'est au Tessin qu'a été tirée l'alarme contre la privatisation du nettoyage des gares... Oui exactement. Notre dense réseau de militant-e-s et notre travail de proximité nous permettent d'être attentifs et informés. Mais surtout réactifs. La pétition est partie du Tessin qui m'a demandé de réagir et la base nous a donné mandat de contester la stratégie des CFF.

1000 signatures au Tessin. Quel engouement ! Comment l'expliques-tu ?

Les signatures ont été récoltées par nos militants avec beaucoup de détermination. Exclusivement sur le terrain en format papier. Nos militant-e-s ont fait un travail de proximité auprès de la population en expliquant les raisons du lancement de la pétition et chaque signature est le fruit d'un travail de terrain. Un vrai travail syndical dont je suis fier. Il ne faut pas sous-estimer un autre facteur. Au Tessin, la question des privatisations de parties d'entreprise est sensible. Depuis quelques années, le déneigement a été privatisé alors qu'il s'agissait auparavant d'une tâche des CFF. Dès les premières neiges, ce fut un désastre organisationnel au point que les CFF invitaient les usagers à prendre les bus de remplacement pour se rendre en Léventine.

Qu'est-ce qui t'indigne le plus dans ce projet de privatisation ?

Le fait qu'il impacte les personnes les plus faibles et de manière sournoise. C'est inacceptable. Dans ce secteur, il y a des travailleuses et travailleuses qui sont temporaires depuis plus de 5 ans aux CFF. Les CFF doivent les engager et non les précariser encore davantage en les faisant travailler pour des entreprises privées. Là où l'arnaque est encore plus manifeste, c'est que les employé-e-s externalisés porteront le logo CFF. Il faut en outre souligner qu'au Tessin, le personnel est en sous-effectifs et vit avec l'angoisse de ne pas savoir de quoi son avenir professionnel et contractuel sera fait.

Questions Françoise Gehring

GIORGIO TUTI répond

« *Le SEV n'est pas politiquement neutre !* »

? Pourquoi le SEV s'est-il engagé dans cette campagne sur la Loi sur le Co₂? Un syndicat ne devrait-il pas rester neutre dans un dossier qui n'appartient à son cœur de métier?

Il est vrai que notre engagement dans la campagne sur la Loi sur le Co₂ a suscité beaucoup de réactions de nos membres, notamment sur notre page Facebook. Je reviendrai brièvement plus tard sur nos arguments en faveur de cette loi, mais je vais d'abord répondre à la question de la position neutre qu'un syndicat devrait avoir.

Que disent nos statuts? Ce sont eux qui guident nos actions et nos prises de positions. A l'article 4, ils mentionnent que le SEV est neutre du point de vue confessionnel et indépendant en matière politique. Le SEV n'a donc pas le devoir d'être politiquement neutre. Par contre, il est indépendant des partis politiques. Il peut toutefois collaborer avec eux pour atteindre ses objectifs syndicaux qui nécessitent de faire du lobbying politique. Le SEV a toujours été actif politiquement dans deux grands domaines: la politique sociale où il s'agit notamment d'offrir les meilleures conditions-cadres pour les retraites et la politique des transports. Cer-

taines organisations professionnelles estiment qu'elles ne doivent se concentrer que sur les conditions de travail et donc à la relation avec l'employeur. Au SEV, nous estimons au contraire que pour défendre les employé-e-s, il est aussi impératif d'agir politiquement. Ces dernières années, nous avons notamment tout mis en oeuvre pour que la concession du trafic grandes lignes reste dans les mains d'un seul acteur pour éviter que la concurrence ne vienne dégrader les conditions de travail et les salaires. Nous en avons fait de même contre l'arrivée des bus dans le trafic grandes lignes, ce qui aurait engendré du dumping sur le dos du personnel roulant et mis sous pression le rail. Cela démontre bien que notre engagement politique est toujours lié aux conditions de travail et salariales.

Avec la Loi sur le Co₂, deux éléments principaux ont guidé notre position: les perspectives d'emplois liées au Fonds pour le climat ainsi que la conviction que les transports publics sont une part essentielle de la solution dans le réchauffement climatique.

Giorgio Tuti est président du SEV. Il répond volontiers à tes questions que tu peux poser en nous écrivant à journal@sev-online.ch

MBC: PÉTITION DE SOUTIEN À B.

Licenciement anti-syndical

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Le 14 juin, une délégation d'employé-e-s des MBC et le SEV ont remis au directeur une pétition de soutien au vice-président de section licencié, pétition qui a réuni 67 signatures de collègues.

En fin de matinée, ce lundi 14 juin, une délégation d'une dizaine d'employé-e-s des Transports de la région Morges-Bière-Cossonay (MBC) et le SEV sont venus aux ateliers de Bière pour remettre au directeur une pétition de soutien à B. (nom connu de la rédaction), vice-président de section licencié. Par leur signature, les collègues des MBC dénoncent la volonté de la direction de se débarrasser de leur représentant syndical et demandent au directeur, François Gatabin, de revenir sur sa décision. « Cette pétition a été signée par 67 salarié-e-s, ce qui montre une vraie colère du personnel et un vrai élan de solidarité », souligne Patricia Alcaraz, secrétaire syndicale en charge de ce dossier au SEV. Ce nombre est d'autant plus significatif que l'encadrement a exercé des pressions en recherchant et en photographiant les feuilles de signatures. Le fait que les salarié-e-s n'ont accepté de signer que si leur nom ne serait pas donné à la direction témoigne du climat de peur et d'intimidation instauré par certains chefs et petits-chefs.

A la base de cette pétition, il y avait la menace de licenciement qui planait sur B., mécanicien de locomotive depuis de longues années

aux MBC et aussi vice-président de la section au secteur rail. Les rencontres proposées à la direction pour en discuter ont malheureusement toutes été déclinées. Début juin, B. a reçu sa lettre de licenciement. La direction prétend que c'est son travail, son attitude et son non-respect des valeurs de l'entreprise qui ne donnent pas satisfaction. Des motifs incompréhensifs pour ses collègues, car la qualité de son travail est reconnue par tous. « B. est tout à fait adéquat pour l'entreprise. Il l'avait notamment dépannée en 2019 en réalisant la planification pour le secteur rail. C'est un collègue exemplaire qui est licencié. Brutalement », dénonce Alcaraz.

Une activité syndicale qui dérange

Pour le SEV, c'est bien son activité syndicale qui dérange et qui est le motif inavouable de ce licenciement. En effet, le vice-président met le doigt depuis des années sur les dysfonctionnements concernant notamment la planification, ce qui irrite la direction. Présent lors de la remise de la pétition, Christian Fankhauser, vice-président du SEV, a précisé au directeur que « pour le SEV, au niveau national, chaque fois qu'on touche à un délégué syndical, nous nous battons pour trouver des solutions et je déplore que l'occasion d'une rencontre n'ait pas été saisie ». Plutôt que de chercher à remédier aux infractions légales et résoudre les problèmes soulevés, la direction interprète ce respect scrupuleux des règles qui sont faites pour protéger la santé des collègues et la sécurité des passagers, comme un manque de souplesse face à un management « moderne ».

Plutôt que d'écouter le message, la direction s'est débarrassée du message. Le message est pourtant clair. En raison du non-respect de la CCT, il devient de plus en plus difficile pour le personnel d'organiser son temps libre, soirs et week-ends notamment, quand les planifications annuelle et mensuelles sont mises à disposition hors-délai ou que la planification des vacances accuse un retard important. A cela s'ajoute le non-respect de la LDT et son ordonnance avec des changements de la planification annuelle et des tours de service sans consultation, des changements de services fréquents et sans consultation ou acceptés sous la pression.

Enfin, depuis l'engagement d'un responsable exploitation, la pression est grandissante sur les travailleuses et les travailleurs des MBC. Les questions légitimes des collaborateurs concernant la planification, la sécurité et les objectifs sont malvenues. Selon divers témoignages, ce responsable utilise des méthodes répréhensibles pour contrôler et mettre la pression. L'ambiance s'est passablement dégradée aux MBC nous ont indiqué de nombreux collègues.

« Les mêmes erreurs se répètent sans cesse, l'indifférence persiste face aux problèmes de violence et le management contrôlant s'intensifie », souligne Patricia Alcaraz. Le licenciement du vice-président de la section est un drame individuel, mais surtout symboliquement un acte conflictuel. » Le SEV a proposé à la direction de la rencontrer pour lui faire part de ces éléments de « management par la peur ». Cette rencontre aura lieu le 29 juin.

Après les cantons de Genève, Neuchâtel, Jura et le Tessin, **Bâle-Ville est le premier canton en Suisse alémanique à voter un salaire minimum.** Avec 53,8% de oui, c'est le contre-projet à la version de la gauche et des syndicats (refusé à 50,7%) qui entrera en vigueur. « Cette décision est un pas dans la bonne direction en faveur d'une meilleure protection des salaires en Suisse », commente l'Union syndicale suisse. Qui regrette toutefois que le seuil de 21 francs de l'heure soit trop bas et la trop longue liste des exceptions. « Malgré cela, ce résultat de votation est un signal pour d'autres cantons », se réjouit l'USS, dont l'initiative nationale pour un salaire minimum de 22 fr. de l'heure (ou 4000 fr. par mois) avait été refusée en mai 2014 par 76,3% des votant-e-s.

Avec le non à la loi sur le CO₂, il n'y aura pas de taxe sur les billets d'avion qui aurait permis d'alimenter le fonds pour le climat, censé promouvoir les mesures de réduction des émissions de CO₂. Cela pourrait freiner l'extension des trains de nuit, car les CFF espèrent obtenir de l'argent du fonds pour couvrir le déficit d'exploitation annuel de 30 millions de francs des lignes de trains de nuit prévues. « La perte doit être couverte, les CFF ne peuvent pas supporter eux-mêmes le manque à gagner », a déclaré à SRF une porte-parole des CFF. En principe, les CFF veulent poursuivre l'extension de l'offre, mais ils ont laissé ouverts le rythme de son introduction et son ampleur. Le 16 juin, le Conseil national a adopté un postulat demandant au Conseil fédéral de clarifier la manière dont le service des trains de nuit peut être développé.



Le directeur des MBC, François Gatabin, reçoit la pétition de soutien à B. qui a récolté 67 signatures.

CFF CARGO

Le DETEC met le holà aux démantèlements

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Pour atteindre le seuil de rentabilité exigé par la Confédération, CFF Cargo supprime des points de desserte depuis des années et prérègle la clientèle en lui imposant le trafic de marchandises par wagons complets (TWC). Au DETEC, département en charge du dossier, on assiste enfin à un changement de mentalité, comme le montre sa prise de position sur l'interpellation lancée par la conseillère nationale Edith Graf-Litscher, intitulée « Il est nécessaire d'agir à CFF Cargo ».

En introduisant en 2015 dans la révision totale de la loi sur le transport des marchandises l'idée que CFF Cargo devait exercer son activité en couvrant ses coûts, et en supprimant ses contributions d'exploitation au trafic des marchandises, la Confédération lui a indirectement donné l'ordre de démanteler le TWC. Aujourd'hui, ces contributions fédérales n'existent plus qu'à la condition que le canton concerné paie également sa part des contributions. Le SEV s'est battu en vain contre cette idée d'autofinancement et en faveur de la reconnaissance du trafic de marchandises comme service public. Le SEV n'a pas été entendu non plus lorsqu'il a exigé de la Confédération, afin de ménager le climat et l'environnement, qu'elle se fixe pour objectif de transférer de la route au rail également le transport de marchandises à l'intérieur du pays et le transport de marchandises d'exportation et d'importation, au même titre que le trafic de transit. En effet, le transport de marchandises par le rail génère jusqu'à 20 fois moins de CO₂ que le transport par la route, tout en consommant jusqu'à six fois moins d'énergie que les camions (selon les chiffres de l'UTP). Sans compter que le trafic des poids lourds est un fardeau pour le réseau routier et une nuisance pour la population.

Fort heureusement, la nouvelle loi n'a pas exempté les CFF de l'obligation de garder le transport des mar-

chandises au centre de ses prestations. Et en assurant au transport des marchandises des tracés attractifs par le biais de nouveaux instruments, par une meilleure prise en compte des cantons et de la branche dans le processus de planification du transport des marchandises, et aussi par le pouvoir qu'elle a donné à la Confédération de subventionner les investissements pour les voies de raccordement et les installations de transbordement, cette loi a amélioré les conditions-cadre du transport de marchandises.

Néanmoins, malgré le démantèlement des points de desserte et malgré toutes sortes de mesures d'économie, le transport intérieur de marchandises par CFF Cargo est resté non-rentable. « En raison de cette contrainte de rentabilité, le chemin de fer n'est pas en mesure d'effectuer le transfert de la route au rail qui permettrait d'atteindre nos objectifs en matière de protection climatique ; il ne répond aux besoins ni de l'économie, ni des régions, ni de la politique », déclare dans son interpellation du 9 juin Edith Graf-Litscher, conseillère nationale PS/TG. Elle demande donc au Conseil fédéral s'il ne partage pas son avis qu'il conviendrait maintenant d'agir au niveau de la législation.

Le DETEC n'a pas attendu pour répondre clairement par l'affirmative. « Oui, il est clairement nécessaire d'agir, et les travaux ont déjà commencé », a expliqué la porte-parole du DETEC, Annetta Bundi, dans un article paru dans les médias du pays (notamment dans la *Luzerner Zeitung*). Des interpellations de ce genre sont une occasion bienvenue « pour une identification des sites nécessaires au transport des marchandises » et « pour un débat politique de fond ».

Annetta Bundi a également adressé un message clair à CFF Cargo : il n'est pas question que, « sur la base de décisions à court terme prises par l'entreprise, on en arrive à un redimensionnement du réseau et à une perte durable du transport par voie ferroviaire ». Le SEV, qui exige exac-



Pour garantir le transfert de la route au rail, il faut l'infrastructure nécessaire.

tement la même chose depuis des années, est très heureux de cette prise de position. « Ce signal émanant du département est d'autant plus important que l'autofinancement, aux yeux de CFF Cargo, conserve pour l'instant toute sa validité », déclare Edith Graf-Litscher. « Pour la période qui nous sépare de la détermination des sites et jusqu'à ce que l'on procède à d'éventuelles adaptations de la législation, le propriétaire donne ainsi à CFF Cargo la consigne de ne plus prendre de mesures de démantèlement qui pourraient mettre en péril l'objectif recherché, à savoir le transfert de la route au rail. Bref : CFF Cargo est prié de cesser de casser une vaisselle dont on ne pourrait plus recoller les morceaux ».

Philipp Hadorn, secrétaire syndical, est lui aussi soulagé. « Durant l'ère Leuthard, le DETEC s'est toujours appuyé sur le critère de rentabilité pour soutenir la stratégie de démantèlement menée par CFF Cargo. Qu'il interdise aujourd'hui de manière prématurée à CFF Cargo de mettre les gens devant le fait accompli, comme il l'a fait ces dernières an-

nées avec le démantèlement du TWC, constitue un réel renversement de tendance ».

« Jusqu'à ce que l'on soit en présence d'une nouvelle stratégie, CFF Cargo doit désormais aussi, et sans tarder, mettre un terme aux réorganisations profondes en cours actuellement, qui prévoient la suppression de dizaines d'emplois », exige Philipp Hadorn. « Ici aussi le DETEC doit faire acte d'autorité, car CFF Cargo prétend que, dans tous les cas, il vaut mieux reconstruire sur des bases solides. Mais avec la cure d'amaigrissement qu'il a planifiée, CFF Cargo risque tout simplement de manquer du personnel nécessaire pour faire face à une croissance que l'on souhaite rapide et durable », poursuit-il.

De plus, il importe de continuer à encourager l'utilisation d'infrastructures comme les voies de raccordement et les installations de transbordement, et à remettre en service les installations mises à l'arrêt. « CFF Cargo devrait également cesser de faire fuir les petits clients et, au contraire, chercher les moyens de s'attirer leurs bonnes grâces en of-

frant des services de bonne qualité. Pour ce faire, il s'agit désormais de proposer des mesures publiques à la fois incitatives et innovantes, au lieu de toujours les écarter comme étant inutiles. Les CFF et CFF Cargo doivent aujourd'hui se faire à l'idée que le concept d'autofinancement doit être revu et qu'il est temps de développer une stratégie visant à la croissance de CFF Cargo ».

Le DETEC est en train d'élaborer un rapport, qui devrait être prêt d'ici la fin de l'année. « Nous devons saisir la chance qui s'offre à nous et soumettre au DETEC des propositions de solution contribuant à la croissance du transport des marchandises par le rail, donc à l'accomplissement des objectifs climatiques », explique Edith Graf-Litscher. Il importe que ces idées soient élaborées en commun, avec toutes les parties concernées. « Fondamentalement, le SEV n'exige pas que l'on place des wagons marchandises jusque dans le hameau le plus reculé du pays. Il réclame au contraire des solutions réalistes, intelligentes et financables pour transférer sur le rail le plus de trafic possible ».

CFF CARGO

Le SEV sonde!

SEV CFF Cargo est critiquée depuis de nombreuses années à cause de ses mauvais résultats. On ne compte plus les réorganisations, les adaptations des stratégies et tout récemment, les changements au niveau des propriétaires et surtout de la direction. Tout ceci a amené beau-

coup d'insécurité au sein du personnel. L'actuelle CCT a pu être prolongée jusqu'à fin 2023 dans le cadre des mesures d'économies liées à la pandémie. Les négociations pour la nouvelle CCT n'ont pas encore débuté. Avant cela, il s'agit de clarifier avec CFF Cargo à quoi ressemblera le système salarial, qui vient d'être négocié avec les CFF, et quelle est la future stratégie d'entreprise. Afin de pouvoir représenter les intérêts des collaboratrices et collaborateurs de manière optimale lors de négociations CCT, nous aimerions savoir comment tu perçois ton quotidien chez CFF Cargo et quels sont d'après toi les points d'achoppement. Par cette enquête, nous aimerions connaître tes expériences, tes im-

pressions et tes besoins. Cela permettra aux membres de la conférence CCT CFF Cargo de définir les revendications pour la nouvelle CCT. Compte environ 15 minutes pour remplir le formulaire. Si tu le remplis complètement, tu peux participer au concours et gagner l'un des prix attrayants: 3 x un montant de 300 fr. pour des Vacances Reka et 10 x un bon de 30 fr. pour le Shop SEV. Le tirage au sort aura lieu à fin septembre. Tu peux participer à l'enquête grâce à ce lien: bit.ly/sondage-cargo. Les personnes qui ne sont pas membres SEV peuvent aussi répondre à l'enquête si elles le désirent. En adhérant, elles renforceront la position du SEV lors des négociations.

(IN)ÉGALITÉ SALARIALE

We pay fair

SEV. En 2020, des analyses sur l'égalité salariale ont eu lieu aux CFF, à BLS et dans leurs filiales fret, comme la Loi révisée sur l'égalité le prévoit pour les grandes entreprises. Aux CFF, l'inégalité salariale entre les hommes et les femmes était en 2020 de 0,4%. Les CFF reçoivent ainsi le label « We pay fair » car cette valeur est inférieure à la tolérance de 5% fixée par la Confédération.

Cette valeur est aussi nettement inférieure aux 1,7% de 2019. « Cette amélioration est réjouissante et permet de conclure que les CFF ont entre-temps analysé les différences et qu'ils ont entre autres vérifié le classement des postes au moment de l'engagement », dit la vice-présidente SEV Barbara Spalinger. A CFF Cargo, la différence salariale genrée est de 1,1% et 1,5% chez BLS (dont l'analyse émane d'une autre entreprise qu'aux CFF), 1,6% chez BLS Cargo. Ces trois compagnies ont aussi obtenu le label. Pour Barbara Spalinger « ces bonnes valeurs d'égalité salariale sont avant tout dues au fait qu'elles ont des systèmes salariaux car ceux-ci rendent les discriminations plus difficiles ».

14 JUIN

Y en a marre



A Lausanne, le ras-le-bol était palpable.

Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

Les femmes suisses font preuve de ténacité et ont été patientes dans la longue lutte pour leurs droits. Mais maintenant, la coupe est pleine et elles l'ont dit haut et fort aux quatre coins du pays le 14 juin.

Trente ans après la première grève nationale des femmes et deux ans après la grève historique de 2019, les femmes sont descendues dans les rues de toute la Suisse. Et le SEV ne pouvait pas ne pas y être. De Genève à Bellinzone, en passant par Lausanne, Berne, Zurich ou Bâle : plus de cent mille manifestant-e-s qui ont crié leur colère.

Le message est clair : non aux discriminations permanentes qui touchent les salaires, la prévoyance vieillesse, le travail et le privé. La liste est longue : trop de violence à l'égard des femmes, trop de temps partiels qui ont des répercussions sur les retraites, un travail non rémunéré qui pèse de tout son poids sur les épaules des femmes, trop de propos haineux et trop de discrimination sur le marché du travail.

A 15h19, chaque femme en Suisse cesse d'être rémunérée par rapport à son collègue masculin. Chaque jour, c'est comme si elle « travaillait gratuitement ». C'est pourquoi, à l'occasion de la grève des femmes à Bellinzone le 14 juin, le groupe des femmes de l'USS a déployé deux banderoles de la tour blanche de Castelgrande : on pouvait y lire « Le château des privilèges pris d'assaut » et « A la conquête de l'égalité ».

Ailleurs, le patriarcat et le capitalisme ont été fustigés comme deux facettes d'une même lutte. A Genève, la grève a été segmentée en blocs unis pour chaque lutte, histoire de leur donner davantage de force et d'impact.

La réforme AVS 21, qui portera l'âge de la retraite des femmes à 65 ans était aussi au cœur des critiques. « C'est un scandale », ont déclaré de nombreuses personnes. En 2019, un flot de femmes - un demi-million dans toute la Suisse - avait fait comprendre qu'il était hors de question d'augmenter l'âge de la retraite des femmes. Que fait le Parlement ? Il va dans la direction opposée. Inacceptable.

Les femmes du SEV, présentes aux quatre coins du pays, ont également thématiqué l'importance de la présence des femmes dans le secteur des transports, qui est encore trop faible. Le projet « Women in Rail » de l'ETF vise à mettre en avant la diversité comme un atout et la présence des femmes comme une nécessité. L'engagement en faveur de l'égalité n'a rien perdu de sa force.



Touche vraiment pas à ma retraite: le message était clair partout en Suisse comme ici à Lausanne.



Béatrice Rieder et Patricia Alcaraz à Lausanne.



Près de 10 000 personnes dans les rues lausannoises pour une marée violette.



Le message d'Hanny Weissmüller est limpide.

ANGLE DROIT

Foncer à l'étranger? Mauvaise idée



§ Service juridique du SEV

Que faire si vous recevez une amende pour excès de vitesse ou même une suspension de permis de conduire après vos vacances à l'étranger ?

C'est bientôt les vacances d'été et cette année peut-être encore plus que d'habitude, beaucoup de nos concitoyens vont partir en voiture à l'étranger. Quel plaisir : on peut remplir le coffre, entasser les enfants à l'arrière et foncer sur l'autoroute... d'ailleurs à l'étranger, souvent la limitation de vitesse dépasse celle appliquée en Suisse. Et une fois que le trajet est derrière et que la voiture est déchargée, à nous les vacances ! Mais attention : dans les pays voisins aussi la police est bien présente.

Max en a fait l'expérience. Sur la route qui l'emmenait au sud de la France il a mis les gaz. Il n'a rien vu venir : ni la police, ni le radar. D'ailleurs, il a dû étudier la carte pour trouver le lieu où cela s'est passé...

Trois mois plus tard lui parvient une lettre de la police française : la limite autorisée était de 130 km/h et il roulait à 50 km/h au-dessus de la limite, ce qui lui vaut un retrait de permis de trois mois. Max se dit qu'il devrait peut-être ignorer cette lettre. Ce serait toutefois une très mauvaise idée : le droit suisse prévoit la possibilité d'un retrait de permis et la Suisse a signé un accord avec divers Etats qui autorise l'encaissement des amendes étrangères ou qui permet aux autorités de faire des recherches d'identité des détenteurs d'automobiles dans le cadre de l'entraide judiciaire. Cela signifie donc que les amendes distribuées dans l'espace européen peuvent être transmises aux autorités suisses.

Amendes étrangères

Ainsi des amendes venant de l'étranger peuvent être recouvrées en Suisse. Dans les Etats sans accord direct au sujet de l'encaissement, par exemple en Italie, il est également recommandé de payer les amendes car sinon, la personne incriminée est enregistrée dans le système d'information relatif à l'admission à la circulation et peut être empêchée d'entrer dans le pays, ce qui peut engendrer des frais plus élevés, voire un emprisonnement dans les cas extrêmes.

Si un retrait de permis est prononcé au sens du droit suisse, ceci peut être fait directement

sur place en cas d'inaptitude à la conduite ou de mise en danger d'autrui, ou faire l'objet d'une procédure administrative. Il est alors possible de convenir de la date de remise du permis dans une période limitée mais le retrait doit se faire en une fois. Toutes les catégories de véhicules sont concernées par le retrait.

Retrait de permis à l'étranger

En cas de retrait de permis suite à une infraction commise à l'étranger, c'est l'article 16c bis de la Loi fédérale sur la circulation routière (LCR) qui s'applique :

« Après une infraction commise à l'étranger, le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire est retiré aux conditions suivantes :

- a. une interdiction de conduire a été prononcée à l'étranger; et
- b. l'infraction commise est qualifiée de moyennement grave ou de grave en vertu des art. 16b et 16c.

Les effets sur la personne concernée de l'interdiction de conduire prononcée à l'étranger seront pris en compte dans une juste mesure lors de la fixation de la durée du retrait de permis. La durée minimale du retrait peut être réduite. Pour les personnes au sujet desquelles le système d'information relatif à l'admission à la circulation ne contient pas de données concernant des mesures administratives (art. 104b), la durée de l'interdiction ne peut dépasser celle qui a été prononcée à l'étranger. »

Cela signifie en clair que les amendes prononcées à l'étranger peuvent tout à fait être recouvrées en Suisse mais qu'elles ne peuvent pas entraîner d'autres mesures. Par contre, un retrait de permis se réfère à une infraction moyennement grave ou grave et dès lors, est réexaminé par les autorités suisses. Les autorités suisses se réfèrent à la sévérité de la peine prononcée par les autorités étrangères : elles peuvent augmenter la durée de retrait uniquement si la personne incriminée est déjà fichée en Suisse. Qu'est-ce que cela signifie pour Max ? Il a eu de la chance de ne pas avoir commis cette infraction en Suisse car dans notre pays, son dépassement de vitesse serait considéré comme une infraction de chauffard. Mais étant donné qu'il n'est pas fiché en Suisse dans le cadre d'une procédure administrative, il doit remettre son permis pour trois mois seulement. Heureusement, il a pu faire une convention avec son chef, afin de pouvoir continuer à travailler malgré tout.

Nous vous souhaitons de bonnes vacances, et une conduite prudente !

TRANSPORTS PUBLICS

Le travail politique du SEV a porté ses fruits

Markus Fischer La compagnie de navigation Untersee und Rhein (URh) recevra désormais des aides Covid de la Confédération et des cantons pour 2020, après avoir été laissée les mains vides en ce qui concerne les aides pour cas de rigueur et les aides Covid prévues par la loi sur le transport de voyageurs. Edith Graf-Litscher, secrétaire syndicale SEV et conseillère nationale (SP/TG) a nettement contribué à ce changement de cap.

La pandémie a fait des ravages chez URh l'année dernière : les recettes ont baissé d'environ 1,7 million à 3,34 millions de francs. Ainsi, sans aide de l'Etat, URh devait faire face à un déficit d'environ 1,5 million. Heureusement, URh a pu bénéficier d'allocations de chômage partiel pour un montant total d'environ 490 000 francs pendant près de six mois – ce qui a suscité une résistance initiale, raison pour laquelle le SEV a dû intervenir l'année dernière. La Confédération et les cantons de Schaffhouse et de Thurgovie ont finalement accordé une aide à URh – ce qui semblait impossible au départ. Selon l'ordonnance sur les cas de rigueur, URh est exclue de cette aide fédérale parce que les deux cantons détiennent ensemble 33% des actions d'URh, soit 23% de trop. Et elle ne pouvait guère bénéficier de l'aide Covid au titre de l'article 28a de la loi sur le transport de voyageurs, car elle disposait encore de réserves à la fin de 2020, lesquelles, selon les règles actuelles, sont entièrement déduites des aides aux entreprises touristiques – contrairement aux entreprises de transport public. Mais URh a besoin de réserves pour pouvoir supporter les interruptions de fonctionnement dues à un manque d'eau. En outre, le personnel nautique peut difficilement réduire toutes les heures supplémentaires d'été d'ici la fin de l'année. Le fait que cette réserve d'heures supplémentaires réduise l'aide Covid

n'était certainement pas voulu par le législateur... C'est pourquoi Edith Graf-Litscher a exigé une modification de l'ordonnance sur les cas de rigueur et de l'article 28a de la Loi sur le transport de voyageurs en faveur des entreprises touristiques comme URh. Bien que cet objectif n'ait pas encore été atteint, les initiatives ont eu pour effet que l'Office fédéral des transports soit désormais prêt à accorder une aide financière – à condition que les deux cantons participent, ce qu'ils font. Grâce à cette aide conjointe, le déficit 2020 d'URh est tombé à 421 000 francs, selon le rapport annuel. Cela signifie que, même si la situation d'URh reste difficile, elle est au moins meilleure qu'elle ne l'aurait été sans l'aide Covid.

Autre bonne nouvelle : le Conseil national et le Conseil des Etats ont adopté la motion « La Confédération doit aussi contribuer pour l'année 2021 aux pertes financières des transports publics » émanant de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national. Le Conseil fédéral doit proposer au Parlement un projet pour combler les pertes financières des transports publics de l'année 2021, lesquelles continuent de s'aggraver, notamment dans les secteurs du trafic local, du trafic touristique et du trafic longues distances. Pour le trafic local et le trafic touristique, les règles définies pour l'année 2020 dans la loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise du Covid-19 doivent être étendues à toute l'année 2021 dans un teneur si possible identique. Pour le trafic longues distances, une solution spécifique doit être trouvée.

Le Conseil national et le Conseil des Etats ont également adopté une motion prévoyant des contributions fédérales aux entreprises de fret ferroviaire pour atténuer les conséquences du Covid.

CHANGEMENT DE CAP

Carina Schmutz aux Grisons

Elisa Lanthaler. Carina Schmutz a quitté le SEV à la fin du mois de mai après quatre ans et demi. Elle avait déjà effectué une grande partie de son apprentissage au SEV et connaissait donc très bien tous les domaines du syndicat lorsqu'elle y est revenue en 2015. En fait, la jeune femme de 27 ans s'est portée candidate au poste de collaboratrice administrative. « Le contrat était déjà signé, mais mon premier enfant s'est annoncé », raconte Carina Schmutz. C'est ainsi qu'elle a été engagée pour un poste polyvalent. Après la naissance de son fils Ilia, elle a fini par occuper un emploi à 30 % dans le service aux membres. « J'ai vraiment apprécié la diversité de mon travail. Je pouvais organiser mes tâches de manière très indépendante. J'ai également apprécié la bonne coopération avec mes collègues de l'équipe et l'atmosphère familiale qui règne au SEV. »

Aujourd'hui, Carina Schmutz s'installe dans les Grisons avec sa famille : son mari, le hockeyeur Julian Schmutz, est désormais sous contrat avec le HC Davos. « Même si mes collègues de travail et l'équilibre entre le rôle de mère et celui de femme au foyer me manquent, je suis vraiment impatiente de sortir de ma zone de confort pour une fois et d'expérimenter le quotidien dans un nouvel environ-



nement. » La mère de deux enfants passera les prochains mois à se concentrer sur ses enfants Ilia (4 ans) et Niva (2 ans) ainsi que sur sa nouvelle vie avec sa famille et à profiter de sa nouvelle maison dans les Grisons. « On verra pour la suite. »

AVIATION

Plainte contre Swiss



Swiss va licencier un demi-millier de personnes.

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Swiss n'a pas laissé aux syndicats de son personnel au sol le temps nécessaire « pour formuler des propositions sur les moyens d'éviter les congés ou d'en limiter le nombre, ainsi que d'en atténuer les conséquences », comme prescrit par l'article 335f du Code civil suisse en cas de licenciement collectif. Elle a ainsi violé la procédure de consultation. Dès lors, SEV-GATA considère les licenciements prononcés comme abusifs. Il va saisir la justice. .

Le 6 mai, Swiss informait pour la première fois les trois syndicats du personnel au sol, dans un entretien de 30 minutes, des réductions de postes massives qu'elle envisageait. Le 10 mai, elle annonçait de manière rudimentaire les conséquences pour ce personnel. Et ce n'est que le 25 mai qu'elle répondait aux questions que les syndicats avaient posées pour pouvoir élaborer leurs propositions, leur dévoilant alors seulement des données essentielles – par exemple quelles unités de quels sites sont concernées par les licenciements et quel sera leur nombre. Malgré tout, Swiss a exigé les propositions des syndicats pour le 27 mai déjà.

Des plaintes pour licenciements abusifs

«Swiss a rendu impossible la présentation de propositions constantes par les syndicats», constate le président de SEV-GATA Philipp Hadorn. «Il s'agit dès lors formellement de licenciements abusifs. SEV-GATA encourage ses membres à faire opposition à leur congé et espère ainsi qu'une condamnation puisse faire jurisprudence.»

Des licenciements collectifs pas nécessaires

SEV-GATA est convaincu que des licenciements collectifs en ce moment sont précipités et ne pas nécessaires : «La vaccination de la population progresse, le certificat Covid va bientôt simplifier les voyages en avion et le nombre de

réservations a déjà augmenté, relève Philipp Hadorn. Grâce à la nouvelle prolongation des indemnités pour réduction des horaires de travail et au crédit bancaire dont Swiss a pu bénéficier avec l'aide de la Confédération, la compagnie n'est absolument pas obligée de procéder à une telle cure d'amalgrissement. Au redémarrage du trafic aérien, elle risque de manquer de collaboratrices et collaborateurs spécialisés et elle néglige sa responsabilité sociale envers des gens qui ont déjà subi des pertes importantes de salaire à cause du chômage, ont consenti à des mesures volontaires et ont accepté des CCT de crise ».

Mais Swiss va de l'avant avec les suppressions d'emplois : environ 500 employé-e-s en Suisse et à l'étranger sont licencié-e-s, dont 138 au sein du personnel au sol, y compris dans le secteur technique. Il y a 334 licenciements parmi le personnel de cabine, et environ 120 postes disparaissent au sein des pilotes par le biais de réductions du temps de travail. Avec les réductions volontaires du temps de travail, les départs en retraite anticipée et les fluctuations naturelles, Swiss supprimera donc quelque 1700 postes à plein temps d'ici à la fin 2021. Cela représente 22,5 % des 7550 postes à temps plein (ou 9500 employés) en 2019, avant la pandémie.

ISS : menace sur l'emploi

La situation à l'aéroport de Genève continue à se dégrader. ISS, sous-traitant de Swissport, a annoncé vouloir licencier tout le personnel actif à l'aéroport notamment dans le nettoyage des avions, soit 88 personnes. Swissport a lancé un appel d'offre qu'ISS a perdu au profit de Vebego.

Les syndicats SEV-GATA et ssp sont en discussion avec toutes les parties pour trouver des solutions pour le personnel déjà fragilisé par des mois de RHT (chômage partiel).

A l'appel des syndicats, une majorité du personnel s'est déjà réuni en assemblée. Une autre AG aura lieu le 29 juin.

COMITÉ SEV

«Après 18 ans comme vice-présidente, il est temps de me retirer»

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Lors du dernier comité SEV du 11 juin, la vice-présidente Barbara Spalinger a annoncé son retrait pour la fin 2021 après avoir passé 18 ans dans la direction syndicale. Les mobilisations de l'automne furent l'autre point central de la séance.

«C'est une ère qui prendra fin au terme de l'année.» Le président du SEV Giorgio Tuti a trouvé les mots pour résumer en une phrase l'annonce du retrait de la vice-présidente Barbara Spalinger de sa fonction le 31 décembre 2021. «En novembre, j'aurai 20 ans de SEV, dont 18 à la direction du syndicat, a-t-elle rappelé devant le comité réuni en ligne. Il est donc temps de passer le témoin.» Durant cette période, elle a notamment été en charge des dossiers ETC et des CFF et dirigé le Service juridique. Elle est aussi la première femme à siéger dans la direction du SEV.

Mais l'heure n'était pas encore aux louanges car si Barbara Spalinger a annoncé son retrait, il est évident pour tout le monde que la vice-présidente mènera les dossiers CFF jusqu'au terme de son mandat comme elle l'a fait jusqu'à présent. Ce retrait entre dans la logique du renouvellement des mandats au sein de la direction syndicale qui a débuté il y a deux ans avec le retrait de Manuel Avallone et l'entrée dans



Barbara Spalinger le 14 juin 2019 à la gare de Zurich.

la direction de Christian Fankhauser. Le comité s'est aussi penché sur le processus de recrutement de la nouvelle vice-présidence, qui dans l'idéal devrait être une femme. Le poste sera mis au concours dès la mi-juillet et l'entrée en fonction serait prévue pour le 1er janvier 2022. Les auditions des candidat-e-s aura lieu cet automne par le comité.

Un automne de mobilisations

L'automne s'annonce riche en mobilisations. Tout d'abord du côté de la prévoyance vieillesse. A moins d'un changement de cap, la réforme de l'AVS (AVS21) fera l'objet d'un référendum de la gauche politique et syndicale dès que le texte final aura été validé par les Chambres. Un thème qui pourrait être à l'agenda

de la mobilisation de l'USS dont les contours aura été décidée le 22 juin après notre délai rédactionnel. Nous reviendrons donc sur cette mobilisation sur nos canaux en ligne et dans notre journal du 16 juillet.

L'automne sera aussi marqué par le Connecting Europe Express: divers trains traverseront l'Europe prochainement en cette année européenne du rail. L'un d'eux fera halte en Suisse le 27 septembre à Berne avec une partie officielle à laquelle le SEV sera présent avec ses membres et Giorgio Tuti y prendra la parole comme président du SEV et des cheminot-e-s européens. Le train sera aussi le lendemain à Bâle. «Ce sera l'occasion pour nous de thématiser nos revendications», relève Giorgio Tuti.

POLITIQUE CONTRACTUELLE

20 ans de CCT, ça se fête!



Vivian Bologna Depuis le début de l'année, nous avons consacré une série d'articles au développement de la politique contractuelle dans les transports publics. Le point de

départ fut l'entrée en vigueur le 1er janvier 2001 de la première CCT CFF/CFF Cargo.

Nous avons décidé d'éditer une belle brochure pour marquer ces 20

années de politique contractuelle dans les transports publics. «D'égal à égal» porte bien son nom, mettant ainsi en lumière la force du SEV comme partenaire social. Elle fait la part belle aux articles déjà parus, mais son auteur, l'ancien responsable de la communication du SEV, Peter Moor, a enrichi la brochure de contenus spécifiques; le tout mis en page par notre graphiste Tiemo Wydler. Il en ressort un opuscule de 96 pages au visuel aéré et richement illustré des plus belles photos de ces deux décennies.

Le président du SEV, Giorgio Tuti, rappelle l'importance du passage à l'ère contractuelle pour le SEV: «Grâce à cela, le SEV a évolué et s'est imposé en tant qu'organisation et syndicat. Nous pouvons affirmer que presque tous les membres du SEV bénéficient aujourd'hui d'une bonne convention collective de travail.» Le SEV est signataire de plus de 70 CCT.

Passe commande

Cette brochure, mais aussi celle sur les 100 ans du SEV, ainsi que la chronique des 75 ans de notre syndicat peuvent être commandées gratuitement dans le shop sur notre site internet sev-online.ch.

SOUS-FÉDÉRATION RPV

SPX remplacé par SOPRE

RPV. Les membres de la commission centrale se sont retrouvés le 7 juin à Buchs pour une séance ordinaire.

Des élections se sont déroulées dans la CoPe Cargo surface Est. Malheureusement, personne de la RPV n'a été élu. La révision du règlement sur les frais est en cours. Le décès du collègue Agim Bishaku (RPV Zurich) est à déplorer.

CFF Cargo et la Migros font le point sur un partenariat de longue durée - qui est d'ailleurs prolongé de deux ans, soit jusqu'en 2023. Le contrat régleme tous les transports effectués par CFF Cargo pour la Migros. CFF Cargo est fier de poursuivre sa collaboration avec la Migros.

Vincent Baeriswyl, responsable

Design du Transport à la production, a décidé de quitter CFF Cargo. A la fin de l'été, il partira à la Migros.

A partir de juin 2021, SPX est remplacé par SOPRE. La répartition mensuelle se fait toujours à partir du 20 du mois précédent.

Avec SOPRE, tous les agents de relève sont regroupés en une seule unité jusqu'au changement d'horaire. Toutefois, la planification du temps libre n'est plus assurée avec un tel modèle de répartition. La RPV et la CoPe vont tout mettre en oeuvre pour permettre à ceux qui travaillent en équipes de planifier aussi leur temps libre à l'avenir.

L'Union syndicale suisse (USS) salue la décision prise le 26 mai 2021 par le Conseil fédéral concer-

nant l'accord-cadre qui garantit une protection salariale. L'USS veut de bonnes relations réglées avec l'UE. Mais le prix de cet accord-cadre aurait été trop élevé pour les salariés en Suisse. Le déroulement des négociations a montré que la protection salariale aurait été fortement affaiblie par l'accord et le service public mis en danger. Cela n'aurait pas été acceptable pour les syndicats.

La brochure Info SEV 2021 peut être téléchargée dès maintenant dans toutes les langues nationales sur le site internet sev-online.ch.

Rétrospective assemblée des délégué-e-s: Karim Habraoui (section Lausanne) a montré de l'intérêt pour le poste de délégué remplaçant à la CCT et va y réfléchir.

SOUS-FÉDÉRATION PV

Quel plaisir de reprendre les activités!

PV Le Comité central a tenu sa séance à Seon, c'était aussi la rencontre annuelle avec les présidents de section de la région Centre. Le président central Roland Schwager s'est réjoui, comme les autres participants, de pouvoir à nouveau se réunir physiquement. Les présidents de section ont annoncé qu'ils organisent leurs sorties d'été traditionnelles et qu'ils préparent les assemblées d'automne.

L'admission des survivants de membres décédés dans nos sections doit être mieux réglée. Après la période de deuil, les veuves et veufs doivent être informés sur leur entrée dans la section et confirmer leur accord. Quelques nouveaux pensionnés aimeraient continuer à participer aux assemblées des sections d'actifs pour garder le contact avec leurs anciennes et anciens collègues de travail. La position de la PV est claire : lors de la mise à la retraite et selon les statuts SEV, le membre passe à la PV. Mais un sta-

tut de «membre sympathisant» devrait permettre aux membres qui le souhaitent de participer aux manifestations de leur ancienne section. Le Comité central va élaborer une proposition qui répondra aux intérêts des membres et des sous-fédérations.

La nouvelle Reka-Card ne réjouit pas tout le monde. La finance annuelle est critiquée. A la Coop la première année est gratuite et les années suivantes cette finance est deux francs meilleur marché qu'au SEV. Une prise en charge par notre syndicat pourrait-elle constituer une bonne réclame ?

L'initiative pour une 13e rente AVS a été déposée, le sprint final de récolte de signatures a été un vrai succès. Le Comité central et les présidents du Centre se félicitent que les assouplissements des mesures sanitaires permettent de reprendre lentement les activités des sections. Le contact avec les membres s'améliore à nouveau.

Sections

1.07

PV Neuchâtel

La course annuelle de la PV Neuchâtel aura lieu le 1er juillet à Villars-sur-Ollon. Départ de Neuchâtel à 9h03. Repas à l'auberge du Col-de-Soud avec le menu suivant : petite salade mée - Spätzle des Alpes gratiné avec lardons, poireau, fromage - Meringue, glace vanille, coulis de fruits rouges. Prix : CHF 45.- y compris boissons. Inscriptions jusqu'au samedi 26 juin : renevey26@gmail.com ou 032 725 62 88

1.07 + 26.08
PV Vaud

Le comité PV Vaud a pris les décisions ci-après concernant les activités 2021: la rencontre des veuves du 1er juillet est reportée, tandis que la journée festive du jeudi 26 août est remplacée par l'assemblée des membres à 14h à la Maison du Peuple à Lausanne à la salle Jean-Villard-Gilles. Après un tour d'horizon des activités déployées par votre comité en 2019 et 2020, nous rendrons hommage aux disparus de ces deux dernières années. Nous procéderons à l'adoption des comptes pour les mêmes périodes et à l'élection du comité pour la période législative 2021 - 2024. Nous aurons l'honneur d'accueillir, comme invité, notre président central, Roland Schwager,

lequel nous entretiendra des points chauds de la sous-fédération des pensionnés. En invitant, vos conjointes ou conjoints à vous accompagner, nous nous réjouissons de vous rencontrer nombreuses et nombreux à ces retrouvailles. Comme de tradition, les boissons seront prises en charge par la section. Mesures Covid : toutes les dispositions seront prises pour respecter les mesures sanitaires en vigueur à ce moment-là, soit la distanciation et la désinfection des mains. Chacun est responsable d'avoir un masque et en cas de symptômes (fièvre, toux, etc.), merci de rester à votre domicile. Les autres activités prévues au calendrier sont maintenues et des informations détaillées vous seront communiquées en temps opportun.

5.07

VPT du Jura

Le 5 juillet aura lieu l'assemblée de la VPT du Jura à 18h à la cabane forestière «Le Crauloup», au Noirmont. L'ordre du jour sera communiqué sur place. Une grillade avec boissons vous sera offertes par la section. L'inscription est nécessaire auprès de Jérôme Mugny jusqu'au 2 juillet 2021.

6.07

PV Fribourg

Le 6 juillet 2021 est dédiée à l'excursion en car dans l'«Emmental». Départ du car «Etoile Filante» de Fribourg à 8h30 Rue Louis d'Affry; 8h50, arrêt à Payerne, à côté de la Gare. Itinéraire : les Grands marais - Kallnach : arrêt café-croissant payé par la caisse de section - Lyss et l'autoroute jusqu'à Berthoud puis l'Emmental - Langnau - Schüpbach - Eggwil : repas de midi. Le retour via Rôthenbach, très joli parcours avec un point de vue et arrêt à la petite chapelle de Würzbrunnen, puis Worb, autoroute et retour. Menu: soupe du jour, escalope de porc propre production à la sauce à la crème, nouilles et légumes, parfait Grand Marnier. Participation : CHF 75.- par personne à régler dans le car. Maximum 50 personnes.

Le prix comprend : le voyage en car tout confort et le repas de midi, sauf les boissons.

Inscriptions jusqu'au 28 juin à : Jean-Michel Gendre, Promenade de Folliéran 11, 1740 Neyruz

Précisez le nombre de participants et le lieu de départ, svp ! Tél. 026 663 80 84 (répondeur si jamais).

DÉCÈS

Bauer Marcel; 1926; agent de train, Nidau, PV Biel-Bienne.

Bircher Gertrud; 1942; veuve d'Emil, Naters, PV Valais.

Chapuis Mathilde; 1921; veuve d'Aimé, Gampelen, PV Bern.

Klay Georgette; 1931; Moutier, PV Biel-Bienne.

Losey Marguerite; 1927; veuve d'André, Yverdon-les-Bains, PV Vaud.

Lütolf Markus; 1945; spécialiste RCP, Glis, PV Valais.

Maillard Yves; 1951; employé d'exploitation, Cossonay-Ville, PV Vaud.

Marendaz Louis; 1923; monteur de voies, Chalais, PV Vaud.

Martin Philippe; 1935; inspecteur de gare, Lausanne, PV Vaud.

Morex Marie; 1925; veuve d'Emile, Lausanne, PV Vaud.

Mosimann Emil; 1936; Maître artisan, La Neuveville, PV Biel-Bienne.

Pauli Andreas; 1954; mécanicien cat. B, Bienne, PV Biel-Bienne.

Thiemard Lotti; 1935; veuve de Marcel, Orpund, PV Biel-Bienne.

Vité Pierre; 1952; Les Avanchets, VPT TPG Retraité(e)s.

IMPRESSUM

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

Tirage: 9 339 ex. (total 36 256 ex.), certifié REMP au 6 octobre 2020

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Vivian Bologna (rédacteur en chef), Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Elisa Lanthaler, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Tiemo Wydler

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

Abonnements et changements d'adresse: mutation@sev-online.ch,

031 357 57 57. Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.-.

Annonces: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa; SEVzeitung@fachmedien.ch,

044 928 56 11, www.fachmedien.ch

Pré-press: CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch

Imprimerie: CH Media Print AG, www.chmediaprint.ch

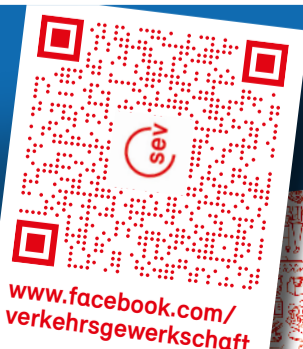
Le prochain journal paraîtra le 16 juillet 2021.

Le délai pour les annonces est fixé au lundi 5 juillet à midi, celui de l'agenda au mardi 6 juillet à midi.

Agenda X/21



Rejoins-nous
sur Facebook!



www.facebook.com/
verkehrsgewerkschaft



LA DROITE REVANCHARDE

Qui a peur des ONG ?



En novembre 2020, l'initiative pour des multinationales responsables a échoué de justesse. La riposte ne s'est pas fait attendre: chronique d'une attaque politique contre les organisations non gouvernementales (ONG) – et contre la démocratie helvétique.

Rarement une initiative populaire a fait autant parler d'elle que celle pour des multinationales responsables. Des mois, voire des années avant le scrutin, elle faisait régulièrement la une et les bannières orange et les multiples activités de nombreux comités locaux la rendaient bien visible dans la population. Pour la première fois dans l'histoire politique suisse, une large coalition de 130 ONG, de nombreux représentants des églises et des milieux d'affaires, des parlementaires de tous les bords politiques et des milliers de bénévoles ont tous tiré à la même corde. Même si l'initiative a finalement échoué à réunir la majorité des cantons, elle a néanmoins montré ce que la société civile, et surtout les ONG, peuvent réaliser lorsqu'elles unissent leurs forces. Ce qui pourrait être interprété comme un signe positif d'une démocratie vivante et d'une population intéressée ne semble pas plaire à tout le monde.

Avant même la votation, Ruedi Noser (conseiller aux États radical et opposant de la première heure à l'initiative) a déposé une mo-

tion demandant à la Confédération d'examiner si les conditions d'exonération fiscale pour les organisations reconnues d'utilité publique (à savoir les ONG) poursuivant des objectifs politiques sont toujours remplies ou si l'exonération fiscale doit leur être ôtée. Dans sa réponse juridiquement fondée, le Conseil fédéral propose cependant de rejeter cette motion. Il précise les activités de nature à promouvoir l'intérêt général, à savoir «l'assistance publique, les arts, la science, l'enseignement, la promotion des droits de l'homme, la sauvegarde du patrimoine, la protection de la nature et des animaux ainsi que l'aide au développement». Il souligne en outre que dans les «organisations exonérées d'impôts, des liens avec des sujets politiques sont possibles (p. ex. dans le cas d'organisations actives dans le domaine de la protection de l'environnement, de la santé, de la défense des droits de l'homme, d'organisations représentant les personnes handicapées, etc.)». Le Conseil fédéral précise encore que «le fait de soutenir des initiatives ou des référendums sur le plan matériel ou idéologique ne s'oppose pas à une exonération fiscale».

Après la votation sur l'initiative pour des multinationales responsables, une tempête s'est levée au Parlement, et toute une série de questions, d'interpellations, de postulats et de motions ont fleuri, des objets qui tous remettent en question le rôle politique des ONG. La conseillère nationale Elisabeth Schneider-Schneiter (PDC) a par exemple déposé un postulat demandant un rapport au Conseil fédéral indiquant quelles activi-

tés des ONG sont financées avec quels fonds, et sur quelles bases légales, et quels représentants politiques siègent dans les organes de direction de ces ONG. Raison invoquée pour sa demande: «Les organisations d'aide au développement s'occupent de plus en plus de politique de développement en Suisse au lieu de se consacrer à l'aide au développement à l'étranger.» Par ailleurs, une motion du conseiller national Hans-Peter Portmann (PRD) prie le Conseil fédéral de passer en revue toutes les aides fédérales versées à des projets de coopération internationale menés par des ONG ayant participé à des campagnes politiques, et de mettre un terme à ces subventions si nécessaire.

Ces interventions parlementaires doivent apparemment éviter un débat critique sur le rôle politique des associations et des groupes de réflexion proches des milieux économiques, qui, en tant qu'acteurs non gouvernementaux, font également partie des ONG. Seules les ONG du secteur de la coopération au développement sont donc mentionnées de manière explicite. Le financement des activités politiques des ONG avec des fonds de la Direction du développement et de la coopération (DDC) a toutefois toujours été exclu par contrat. Il est logique que la Confédération ne veuille pas investir des deniers publics dans des campagnes politiques – mais une interdiction politique générale pour les ONG qui reçoivent des fonds fédéraux serait à la fois absurde et des plus problématiques.

Notre démocratie profite du fait que divers

acteurs apportent leur expertise, leurs opinions et leurs préoccupations au débat politique. Outre les différents acteurs économiques et les autres groupes de la société civile (comme les syndicats ou les acteurs éducatifs), les ONG œuvrant dans l'intérêt général contribuent également au débat démocratique dans notre pays. Contrairement aux représentants de l'économie, qui défendent en général leurs propres intérêts, ces ONG mènent campagne pour des causes environnementales ou sociales à but non lucratif, en conformité avec leur mandat. Leur engagement politique est financé par les cotisations de leurs membres ainsi que par des fonds collectés à des fins politiques spécifiques.

Alors que divers politiciens bourgeois siègent aux conseils d'administration du secteur privé, s'affichent régulièrement lors de manifestations de lobbying des associations économiques et s'opposent souvent vertement à une plus grande transparence des dons aux partis (ce qui rendrait probablement certains liens plus manifestes encore), les ONG de la coopération au développement seraient désormais censées être examinées à la loupe pour détecter d'éventuels liens politiques et représentations d'intérêts. Parallèlement, le fait que d'autres acteurs et associations profitent de subventions de l'État et d'autres contributions publiques lancent également des campagnes d'information et s'immiscent dans les campagnes de votation semble ne pas gêner les mêmes politiciens désireux de museler politiquement les ONG.



RÊVER

Luc Chessex

«A quoi rêvent ils donc ces ouvriers du port de La Havane témoins de l'arrivée du paquebot « Norwegian Sky » ? Ils ont l'air étonnés, jamais ils n'avaient vu un navire aussi grand et aussi blanc.

Hier, vendredi 11 mars 2016, la radio a

annoncé la visite de Barack Obama, il paraît même qu'il viendrait pour serrer la main des frères Castro. Après 57 ans de brouille et de fâcherie, pour ne pas dire plus, c'est un événement qui s'annonce, un rêve peut être...»

A la suite de ses études à l'École de photographie de Vevey, Luc Chessex a été un témoin engagé de la révolution cubaine. Né en 1936, ce photographe lausannois a enseigné dans différentes écoles et photographie la multiculturalité lausannoise.

?

QUIZ

Es-tu incollable?

1. Combien d'années Barbara Spalinger aura-t-elle été vice-présidente ?

- a. 5
- b. 11
- c. 18
- d. 7

2. Dès quel moment de la journée, les femmes travaillent-elles gratuitement ?

- a. 20h15
- b. 15h19
- c. 15h24
- d. 6h32

3. Quelle est l'année de naissance du photographe Luc Chessex ?

- a. 1936
- b. 1929
- c. 1940
- d. 1938

4. Combien de signatures le SEV a-t-il récolté contre la privatisation du nettoyage dans les gares ?

- a. 500
- b. 1246
- c. 2300
- d. 4000

Pour partager envoie ta solution avec tes coordonnées d'ici le **Mardi 6 juillet 2021**.

Par E-Mail: mystere@sev-online.ch

Sur notre site: www.sev-online.ch/quiz

Par courrier: SEV, Quiz, Postfach, 3000 Bern 6

Le/La gagnant-e sera tiré-e au sort parmi les bonnes réponses et remportera des **Chèques Reka d'une valeur de 40 francs**. Son nom sera publié dans notre prochain journal. Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

La solution du quiz N° 7/2021:

b/c/b/c

Jakob Eisenhut, de Romanshorn, membre de la PV Thurgau remporte des bons d'achats de livres d'une valeur de 40 francs.

SUR LES TRACES DE ...

Lars Benninger, chef circulation des trains



Lars Benninger aimerait donner plus de poids aux jeunes au SEV.

Karin Taglang
zeitung@sev-online.ch

Âgé de 24 ans, Lars Benninger est certainement l'un des plus jeunes membres SEV qui s'engage activement dans la vie syndicale. Depuis janvier, il a intégré la jeunesse de la sous-fédération AS et ne craint pas les nombreuses responsabilités, malgré sa profession exigeante de chef circulation des trains.

Il est un peu plus de 22 heures et le service débute pour Lars Benninger au centre d'exploitation (CE) CFF à Olten. Il a dormi jusqu'à 15 heures. Encore un peu fatigué, il se réjouit cependant de prendre son tour de service. « On ne sait jamais ce qui nous attend », affirme le jeune chef circulation des trains. Il préfère quand il se passe beaucoup de choses. Lars travaille depuis cinq ans à Olten dans cette fonction, soit dès la fin de son apprentissage de commerce chez Login. Déjà pendant sa formation, il savait qu'il voulait exercer ce métier et il a approfondi ses connaissances dans cette spécialisation chez Login. Dès le début de son apprentissage, il était également convaincu du bien-fondé d'une adhésion au SEV. Actuellement Lars est en charge de la Région Gurten. Pour chacun de ses tours de service, il est responsable soit d'une grande gare, par exemple Berne, soit de plusieurs petites gares.

Le CE Centre gère la circulation des trains de Bâle à Lucerne et Flamatt. Ainsi, les chefs et cheffes de la circulation des trains veillent à ce que tous les trains arrivent à l'heure, que les aiguillages soient correctement positionnés et que les trains roulent normalement. « Nous sommes donc principalement responsables de la sécurité liée à la circulation des trains », précise Lars Benninger. « En cas de perturbation, nous devons réagir rapidement et prendre les bonnes décisions », dit-il. Si un dérangement à l'appareil d'enclenchement survient dans une gare, en règle générale ce n'est pas la faute du CE. Au contraire: le CE est le service compétent qui résout le problème. Il ne gère néanmoins pas seulement le trafic des voyageurs - ce n'est effectivement pas du tout la partie la plus importante de notre activité - mais également le trafic marchandises et les travaux de construction qui ont lieu avant tout pendant la nuit. Pour un chef circulation des trains, les tours de nuit font donc partie du quotidien et ne sont pas moins intéressants que ceux de la journée. « Citons l'exemple des aiguillages qui ont été remplacés récemment à la gare de Berne, mentionne Lars. C'était un challenge passionnant. »

Après les longues nuit de travail, Lars trouve son équilibre grâce à son poney - bien qu'en fait celui-ci soit presque aussi grand qu'un cheval. « Depuis un peu plus d'un an, j'ai mon propre poney et j'habite directement à côté de l'écurie. » Un tel animal a besoin de beaucoup de temps et de soins, c'est donc très pratique pour Lars Benninger d'habiter sur place. « Avec mon poney, je participe régulièrement à des compétitions de Mounted Games, et notamment au Championnat suisse. Il s'agit de courses de jeux d'estafettes où nous sommes à pied ou à cheval. » Cet été par exemple, nous prévoyons de participer aux Championnats d'Europe au Danemark. Lars Benninger est également souvent en route sans son ami quadrupède: « Voyager en train est en quelque sorte aussi un de mes hobbies », affirme-t-il. Son plus long voyage en train jusqu'à présent l'a mené en train de nuit jusqu'à Kiev.

En plus de son poney et d'une activité professionnelle exigeante, Lars trouve encore le temps de s'engager en faveur du SEV. Il en est membre depuis son apprentissage. « Un collègue m'en avait parlé à plusieurs reprises et ses arguments m'ont convaincu dès le début. Je suis donc devenu membre », se souvient-il. Entre-temps, il a endossé encore bien d'autres responsabilités au sein du syndicat: depuis le mois de janvier, il est le nouveau représentant de la jeunesse pour la sous-fédération AS. « Notre objectif est d'intégrer davantage de jeunes au SEV et de leur donner plus de poids. » C'est un grand défi. Il n'a pas encore trouvé de recette miracle ni de plan concret. « Nous sommes encore dans la phase où nous générons des idées », dit-il. Mais le représentant de la jeunesse-AS ne manque pas de motivation ni d'engagement.

Concilier vie privée et vie professionnelle est un thème qui tient particulièrement à coeur à Lars Benninger. Cela peut vite devenir une source de problèmes dans les entreprises où le travail en équipes est une pratique fréquente. Dans les CE aux CFF, ils font en sorte que les heures de travail soient décalées. Nous commençons donc avec un tour de nuit et terminons par un tour du matin. « Mais naturellement, je trouve qu'il est primordial de s'engager pour avoir de bonnes conditions de travail, dit-il. Aux CFF, elles sont bonnes, mais cela ne va pas de soi! » Pendant la pandémie, le travail syndical a été fortement restreint - comme dans bien d'autres domaines de la vie il est vrai. « Nous nous réjouissons donc de pouvoir enfin nous retrouver en personne et échanger nos idées - car les relations interpersonnelles sont peut-être bien le meilleur atout du SEV », conclut-il.

LIBERTÉ MAGIQUE

Gros

