



# SEV N°9

Le journal du Syndicat du personnel des transports



18 SEPTEMBRE

## Rentes: défis et luttes

► p. 4 et 5

**ÉDITO** de Christian Fankhauser,  
vice-président SEV

## *FVP: le soleil après la pluie*

**D**ire que la mobilisation du SEV pour les FVP a porté ses fruits n'est pas usurpé. Sans les plus de 26 000 signatures du SEV, jamais l'accord sur les FVP n'aurait pu être aussi bon. A l'heure du digital, une mobilisation qui se traduit par autant de paraphes sur papier témoigne de l'importance du sujet pour nos membres et l'ensemble du personnel de la branche.

Cette nouvelle entente qui entrera en vigueur le 1er janvier 2022 permet le maintien des acquis pour le personnel, leur proches et les pensionné-e-s. Ce n'était absolument pas gagné d'avance. Il faut rappeler que suite au scandale de l'utilisation de l'argent public par CarPostal, l'Office fédéral des transports voulait purement et simplement supprimer les FVP

prétendant qu'il s'agissait de cadeaux payés par les contribuables. Certes, les rabais octroyés ne sont plus les mêmes, mais il faut souligner que l'accord prévoit un régime de droit acquis pour le personnel qui partira à la retraite jusqu'au 31 décembre 2023. Ce point était particulièrement important pour la sous-fédération des pensionné-e-s.

Cet accord pour lequel nous pouvons être satisfaits vient ponctuer une période d'incertitude qui a nourri le sentiment d'injustice de nombre d'employé-e-s et de retraité-e-s. Ceux-ci ont d'ailleurs à juste titre expliqué que les FVP leur avaient été octroyées en son temps pour palier le salaire auquel ils auraient eu droit selon la grille salariale de la Confédération. Cette diminution du salaire avait des effets sur le pouvoir d'achat

durant la vie active, mais aussi au moment du départ à la retraite, puisque les rentes s'en trouvaient donc diminuées. Prétendre que les FVP constituaient un privilège était absolument infondé et fait fi de la réalité des travailleurs et des travailleuses.

Si l'accord satisfait toutes les parties et devrait être pérenne, nous avons assez d'expérience pour ne pas tomber dans l'euphorisme naïf. Tout acquis peut se retrouver dans le collimateur en fonction de l'actualité politique ou de la situation économique. Pour sauvegarder ces acquis, seule la mobilisation par la force du nombre peut permettre une issue heureuse.

L'accord de qualité sur les FVP est donc un exemple à garder à l'esprit, car c'est ensemble que nous avons pu l'obtenir.

### Pauses aux CFF

La LPV et la ZPV appellent à la fin du bricolage

2

### Transports publics

La collaboration plutôt que la concurrence: la clé du succès

3 et 4

### VPT

Une sous-fédération très dynamique avec des objectifs ambitieux

6

## Passe ta commande

Comme déjà évoqué dans le journal précédent, tu peux passer commande sur le shop de notre site internet [sev-online.ch](http://sev-online.ch) pour le livret « Les yeux dans les yeux », qui retrace 20 ans de politique contractuelle dans les transports publics. Tu peux aussi recevoir la brochure des 100 ans du SEV, ainsi que la chronique « Le SEV en mouvement: de la fédération au syndicat ».

## Navigation: soutien à la section BLS

La 70e assemblée des délégué-e-s VPT (voir en page 6) s'est montrée solidire des collègues de la navigation de BLS. Dans le texte de soutien, les délégué-e-relèvent que « votre engagement et votre lutte en faveur de bonnes conditions d'engagement et d'une bonne CCT est légitime et remarquable. » Les négociations CCT étaient encore en cours au moment de clore ce journal. Les nouveautés seront publiées sur les canaux digitaux du SEV.

## Pause estivale

Le prochain journal sortira le 3 septembre. Le délai rédactionnel est fixé au 24 août à midi. D'ici là, les informations seront publiées via nos canaux digitaux. Nous vous souhaitons un bel été.

## Privatisation du rail relookée

Trains hors de prix, en retard, souvent annulés, mauvais entretien des voies : même le gouvernement de Boris Johnson doit reconnaître que la privatisation du rail anglais est un échec. Mais plutôt que de le renationaliser comme le demandent deux tiers des Britanniques, il a décidé de relooker la privatisation du rail. Un « colmatage » aux yeux du syndicat d'employés des transports TSSA. Il met certes fin au système décrié des franchises qui donnait l'exclusivité à une compagnie privée de faire rouler des trains sur une région ou des lignes bien déterminées, au tarif qu'elle souhaitait. Une structure ferroviaire nationale unique est rétablie, avec un seul système de billetterie. Mais les compagnies privées restent toujours impliquées de façon « substantielle » pour la circulation des trains. Les syndicats soupçonnent qu'il y aura encore des coupes budgétaires.



La gare de Palézieux et sa courbe. Pas de toilettes ni de local pour le personnel roulant qui doit y faire une interruption de travail imposée.

### ZPV ET LPV

# Stop au bricolage des pauses CFF

Yves Sancey  
[yves.sancey@sev-online.ch](mailto:yves.sancey@sev-online.ch)

**Depuis quelques mois, tant les assistant-e-s clientèle que les mécanicien-ne-s de loc voient leurs pauses se transformer en interruptions de travail. Au nom de la flexibilité, les horaires sont ainsi chamboulés sans vraie consultation. La colère gronde.**

Ernst est assistant clientèle aux CFF. Pour son tour de service commencé tôt à Lucerne, il a une pause d'une heure programmée à la gare de Lausanne. Au dernier moment, en consultant sa tablette, il remarque qu'on lui a remplacé sa pause par une interruption de travail de 29 minutes à Palézieux. Il va devoir attendre dans une gare sans toilettes ni local de pause et il se demande comment il va faire.

Isabelle est mécanicienne de loc. Elle aussi a vu, un peu par hasard, sa pause se transformer en collation alors qu'elle avait déjà commencé son service. Au lieu de passer cette heure prévue avec une collègue à Brigue et retrouver son Tupperware au frigo, elle va devoir courir à Genève-Aéroport pour aller, vite vite, aux toilettes, s'acheter, vite vite, un sandwich qu'elle mangera sur le chemin du retour. Si les prénoms sont ici fictifs, les situations décrites sont réelles.

#### Phase d'essai KBC

Cela a commencé par une information KBC-actuel du 27 janvier. L'unité des CFF KBC - Assistance clientèle et cleaning - y annonçait l'introduction d'une phase d'essai au 1er février et pour une durée d'au moins six mois où une nouvelle forme de « consultation » sera testée. Des guillemets justifiés puisqu'il s'agit, en fait, d'une information au personnel via un soulignement rouge suivant le numéro du tour de service dans SOPRE pour tous les tours qui comportent une transformation de pause en interruption de travail. La modification se fait sans demander directement son accord au collaborateur. Il doit

donc être attentif à tout changement sur sa tablette. S'il ne se manifeste pas auprès de la répartition, le changement est considéré comme définitif. En cas de désaccord, la demande est examinée au regard des possibilités disponibles.

#### Consultation tronquée

La ZPV a fait immédiatement savoir le 3 février que la répartition d'interruptions de travail au lieu de pauses n'est possible selon la Loi sur la durée du travail (LDT) qu'après avoir entendu le personnel ou ses représentants. Une modification du tableau de service annuel doit être portée à la connaissance des employé-e-s ou leurs représentants, les sections ZPV, au moins 21 jours avant son application, selon l'article 25, al. 4 de l'OLDT. « L'entreprise a mis le SEV devant le fait accompli. Nous n'acceptons pas la manière de procéder de KBC. Pour nous, les CFF jouent avec les limites de la loi et leur approche n'est pas correcte. La consultation n'en est pas vraiment une. Cela ne va pas, on n'accepte pas et on l'a fait savoir aux CFF », s'indigne Ralph Kessler, président de la ZPV.

Les changements se font donc souvent quelques jours avant le tour de service, voire le jour même. KBC prétend que cet essai a été approuvé par la commission du personnel. Le SEV lui a fait remarquer en mars que la CoPe a délégué cette compétence aux sections ZPV. La direction KBC maintient que la CoPe reste compétente en la matière. « Les CFF veulent se donner plus de flexibilité, comme si le personnel n'était déjà pas assez flexible et n'avait pas montré durant la pandémie sa capacité à s'adapter », dénonce Kessler. Il ajoute : « Ils prétextent le besoin de souplesse suite à des travaux. Mais, jusqu'à preuve du contraire, un chantier, cela ne se prévoit pas au dernier moment ! »

#### Mécanos aussi touchés

Chez les mécanos, les CFF n'ont pas instauré de projet pilote. Le constat est néanmoins le même d'un recours accru à la transformation de pauses en interruption de travail. Avec la même

politique du fait accompli : « Ça fait longtemps qu'ils ne nous demandent plus notre accord. Ils ont trop peur que l'on dise non. On passe notre journée de découverte en découverte », constate aussi, amère, Hanny Weissmüller, présidente de la LPV. « On nous dit que c'est en raison du manque de personnel. Je crois surtout que c'est un manque de formation de la part du personnel de la répartition », analyse Weissmüller. Et un manque d'optimisation des ressources : « Il y a des situations aberrantes avec des tours avec deux mécanos haut-le-pied dans le train depuis Saint-Maurice qui auraient pu prendre le relais pour monter depuis Vevey sur Chexbres, en raison des travaux à Cully, alors qu'on a fait venir deux autres mécanos depuis Lausanne », déplore Weissmüller. « A la fin on s'est retrouvé à cinq mécanos ! »

#### Répartition trop vite formée

Cette souplesse demandée au personnel roulant des CFF semble être faite, constatent Kessler et Weissmüller, pour soulager des répartiteurs en souffrance (voir notre édition de décembre). « Avant, il fallait avoir travaillé environ cinq ans dans l'exploitation pour connaître le système avant de faire de la planification. Aujourd'hui, quelques mois après la formation, les collaborateurs se trouvent déjà dans la répartition. Là, on ne peut pas connaître les choses », déplore Kessler. Il y a eu des engagements, mais l'expérience et le temps de formation manquent.

Pour Weissmüller, « il faut engager et améliorer la formation des répartiteurs et arrêter de bricoler sur les tours planifiés à l'année mais plutôt demander aux mécanos « hors groupe » qui sont eux d'accord d'être plus flexibles. Et surtout, il faut la codécision, il faut avertir les gens ». « Nous espérons que les CFF renoncent à continuer sur cette voie ouverte par ce projet pilote, prévient Kessler. S'ils devaient poursuivre au-delà du 31 juillet, nous devrions envisager de saisir l'OFT pour vérifier la légalité de ces mesures avec la LDT. Il faut une vraie coupure pour déconnecter et récupérer. »

GIORGIO TUTI répond

# «Non à cette nouvelle arnaque fiscale»

**Le Parlement vient de décider de la suppression du droit de timbre. Pourquoi le SEV a-t-il lancé le référendum avec l'Union syndicale suisse et les partis de gauche?**

Ce nouveau privilège est inacceptable. La suppression du droit d'émission sur le capital propre n'est que la première des baisses fiscales prévues pour les actions et les obligations. Les pertes fiscales se monteraient à plusieurs centaines de millions de francs.

Du côté de l'Union syndicale suisse, nous estimons que la suppression du droit de timbre ne profite qu'aux plus riches ainsi qu'aux entreprises qui ont pu réaliser des bénéfices pendant la crise. Quant aux PME qui auraient besoin de capital pour se relancer, elles peuvent déjà jouir d'une franchise.

Pendant cette crise sans précédent, de très nombreuses personnes ont perdu leur emploi ou une partie de leur salaire. Et voilà qu'une des premières choses que fait le Parlement, c'est d'offrir des cadeaux fiscaux aux plus hauts revenus et aux entreprises qui font des bénéfices. Les travailleuses et les travailleurs, eux, ne

reçoivent rien du tout.

Actuellement, il n'y a pas de TVA sur les transactions financières. Le droit de timbre compense au moins partiellement cette absence de taxation. En le supprimant, le secteur financier se verrait gratifié d'un privilège injustifiable.

Le référendum peut être téléchargé en ligne sur [sev-online.ch](http://sev-online.ch)

Les pertes fiscales qui en résultent vont impacter les finances publiques. La pression de plans d'économies sur les services publics est garantie. Pour financer ces cadeaux fiscaux pour les riches, c'est toute la société qui devra donc faire des sacrifices.

Envoyons un signal clair. Signons le référendum qui est joint à ce journal ou signons en ligne!

Giorgio Tuti est président du SEV et vice-président de l'USS. Tu as une question pour lui ou pour le SEV ?  
Ecris-nous [journal@sev-online.ch](mailto:journal@sev-online.ch)

## CONCURRENCE AU PLACARD

# «Satisfaits d'avoir eu raison»

Vivian Bologna  
[vivian.bologna@sev-online.ch](mailto:vivian.bologna@sev-online.ch)

**Le Conseil fédéral vient d'enterrer la concurrence dans plusieurs domaines des transports publics. Un succès pour le SEV qui se bat depuis des années dans ce dossier. Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports au SEV commente cette décision.**

**Daniela, le SEV s'est réjoui de la décision du Conseil fédéral d'enterrer la concurrence dans le trafic grandes lignes et dans le trafic international des voyageurs. Pourquoi cette nouvelle est-elle si bonne ?**

Les convictions du SEV en matière de politique des transports ne sont pas le fruit du hasard et ce n'est pas pour rien que nous encourageons depuis toujours la coopération au lieu de la concurrence. Nous n'avons d'une part trouvé aucune bonne raison pour soutenir un changement de stratégie : pourquoi devrait-on remplacer un système ferroviaire qui fonctionne bien et qu'on nous envie dans l'Europe entière ? D'autre part, l'expérience démontre que le bilan financier est négatif dans les pays qui ont libéralisé des domaines du trafic ferroviaire et que cela amène un dumping social, sur la sécurité et sur la formation. On nous a fait miroiter les bienfaits d'une libéralisation mettant en concurrence les idées

et les innovations, mais en réalité cette libéralisation amène une concurrence plutôt axée sur les mauvaises conditions d'engagement.

Lors du congrès SEV 2017, le journaliste Mikael Nyberg nous a démontré en images comment la libéralisation a été appliquée en Suède. L'espoir des exaltés de la concurrence pour obtenir des prix moins élevés ne s'est pas concrétisé, bien au contraire. A cause de la concurrence, des coûts indirects élevés ont été engendrés pour l'acquisition, l'attribution, l'entretien et le parcage du matériel roulant, ce qui s'est répercuté sur le personnel qui a reçu de moins bons tableaux de service et des locaux de service supplémentaires. En outre la concurrence complique l'exploitation, surtout lors des perturbations et lorsqu'il y a des chantiers, et cela met en péril la qualité de l'ensemble du système des transports publics, car chaque partie impliquée dans la concurrence ne considère tout d'abord que ses propres bénéfices au lieu de ceux de l'ensemble du service. L'un des facteurs de succès les plus importants des transports publics en Suisse est la bonne collaboration entre toutes les parties impliquées, plutôt qu'elles ne jouent les unes contre les autres.

**Depuis quand le SEV s'engage-t-il dans ce dossier ?**

Le SEV s'engage depuis très longtemps contre les tentatives de libéralisation dans les transports publics. J'ai moi-même une vision

d'ensemble des 11 dernières années durant lesquelles nous avons entrepris toutes sortes d'efforts afin d'éviter la destruction de notre système, qui a fait ses preuves. Nous n'avons pas toujours été pris au sérieux par tous les protagonistes et nos positions ont souvent été accueillies par un sourire complaisant. Notre satisfaction est d'autant plus grande que le Conseil fédéral nous a donné raison sur toute la ligne.

**Ce travail politique et syndical a fini par payer. Cela semble parfois très abstrait pour nos membres...**

Je peux tout à fait comprendre que nos membres se demandent parfois ce que ce travail a à voir avec leur vie professionnelle au quotidien. Au premier coup d'oeil on ne fait pas forcément le lien. Par exemple lorsque le SEV obtient des augmentations salariales suite à des négociations, les collègues voient concrètement leur porte-monnaie gonfler. Mais lorsque nous obtenons une limitation de la libéralisation dans les transports publics, ceci n'a pas de répercussion positive immédiate sur la vie des travailleurs. Revenons à l'exemple des négociations salariales : leur résultat est influencé principalement par deux facteurs, d'une part le taux d'organisation syndicale et d'autre part, les conditions-cadres (financières) auxquelles l'entreprise est soumise. Imaginons qu'une entreprise puisse améliorer sa situation de marché car elle a obtenu un contrat suite à une mise au concours, toutefois elle n'a réussi à le faire qu'en serrant la vis au niveau des coûts salariaux et sociaux, afin de pouvoir proposer l'offre la meilleur marché. Ainsi donc la marge de l'entreprise est très petite pour entrer en matière sur des revendications salariales, et le personnel peut s'estimer heureux de juste conserver son travail.

Par notre travail politique, nous essayons donc de structurer les conditions-cadres des entreprises de la manière la plus positive possible afin qu'au final, les collaboratrices et collaborateurs puissent également en profiter.

**Le ciel est moins sombre dans ce dossier. Si tu pouvais choisir d'autres améliorations, quelles seraient tes priorités ?**

Tout d'abord j'espère que le Conseil fédéral garde en mémoire les constats concernant les transports publics lors des discussions à venir sur les répercussions financières de la pandémie. Ensuite des améliorations sont nécessaires dans le domaine des bus où malheureusement les mises au concours sont possibles ou définies à certaines conditions. Ici il faudrait se concentrer sur l'obligation de conclure une CCT pour les entreprises et interdire de sous-traiter. Quant au transport du fret, toutes les parties engagées doivent abandonner enfin l'idée que le trafic marchandises puisse être exploité de manière rentable.



A l'inverse du modèle suédois (photo), le succès du système suisse des TP est basé sur la coopération



Le Conseil municipal de la **Ville de Genève** veut **ré-internaliser son secteur du nettoyage**. Il a fait un premier pas en ce sens en votant le 30 juin un crédit de 1,3 million de francs pour embaucher douze agent-e-s de nettoyage. Contestée par la droite, la décision fera l'objet d'un 3e débat à la rentrée. Voilà qui devrait donner des idées aux CFF qui veulent privatiser leurs services de nettoyage dans les petites et moyennes gares, ce que conteste la pétition du SEV. Ce vote marque peut-être la fin d'un processus d'externalisation qui a démarré dans les années 2000. L'administration pilotée par la gauche avait progressivement confié au secteur privé le nettoyage de ses bureaux, des W.-C. publics ou des écoles, pour l'équivalent de 73 postes à plein temps.

Alors que la crise du coronavirus pose des problèmes existentiels à de nombreux employé-e-s, CEO et actionnaires se remplissent les poches sans vergogne. En 2020, l'écart salarial dans les grandes entreprises suisses représentait un rapport de 1 à 137, indique une étude d'Unia. Si les **dividendes** versés aux actionnaires **ont augmenté de près de 5%** durant l'année de crise 2020, les charges de personnel ont à nouveau diminué de 5%. Les versements (dividendes et rachats d'actions) pour les 32 entreprises examinées se sont élevés à 60,6 milliards de francs. Cas extrême, chez EMS, les filles de Christoph Blocher ont engrangé à elles seules presque 49% des versements (env. 330 millions). C'est plus que l'ensemble des charges de personnel qui se montent à 31%. 14 entreprises ont versé des dividendes alors qu'elles touchaient des indemnités de chômage partiel.

## WOMEN IN RAIL

# Accord au niveau européen



La délégation de l'ETF lors du lancement des négociations sur les femmes dans le rail en octobre 2019, avec Giorgio Tuti comme chef de délégation. Depuis, Jedde Hollewijn (ETF) et Maria Rathgeb (vida) ont rejoint la délégation.

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

Depuis bientôt deux ans, la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) et la Communauté européenne du rail et des Compagnies d'infrastructure (CER) négocient sur des mesures contraignantes visant à rendre les conditions de travail plus attrayantes pour les femmes dans les entreprises de chemins de fer européennes.

En effet, la part des femmes reste très basse parmi le personnel ferroviaire européen: elle se monte à seulement 21% en moyenne. Le 30 juin il a été possible de parvenir à un accord.

Le président SEV Giorgio Tuti a participé activement aux négociations en tant que président de la section Rail de l'ETF. Interview.

**Pourquoi l'ETF et la CER ont-elles entamé des négociations en octobre 2019 sur un accord intitulé Women-in-Rail? De quoi s'agit-il?**

**Giorgio Tuti:** Il s'agit d'améliorer de manière durable les conditions de travail et d'engagement des femmes dans les entreprises ferroviaires et de les rendre plus attrayantes, de manière à ce qu'un plus grand nombre de femmes aient envie de travailler dans les chemins de fer. Les entreprises auront bientôt besoin de ce personnel car d'ici quelques années, les enfants du babyboom partiront à la retraite. Dans les chemins de fer le besoin en personnel se fera particulièrement ressentir car, espérons-le, en tant que moyen de transport écologique ils transporteront encore plus de passagers et de marchandises. C'est pourquoi il faut augmenter les effectifs, surtout parmi le personnel en contact direct avec la clientèle. Selon les derniers sondages dans toute l'Europe\*,

en 2018 il y avait parmi 1,5 million d'employé-e-s des chemins de fer seulement 21% de femmes et ces dernières années, ce taux n'a augmenté que de 1,1% par année au maximum. Avec un tel tempo, il faudrait attendre encore plusieurs décennies avant que les femmes ne soient représentées de manière adéquate dans le système ferroviaire. Cela nous montre l'urgence d'avoir un accord contraignant conclu entre les partenaires sociaux obligeant les entreprises ferroviaires à apporter des améliorations pour les femmes dans le sens d'une égalité de traitement.

**Quelles sont les mesures prévues par l'accord?**

Des objectifs sont fixés pour permettre de recruter plus de femmes. D'autres mesures concernent la conciliation entre profession et famille. Et nous nous sommes concentrés aussi sur les promotions et l'évolution dans

la carrière, l'égalité salariale, la protection de la santé, la sécurité sur la place de travail et la lutte contre les agressions sexuelles et le sexisme. Nous, les syndicats, allons garder un oeil sur la manière dont seront appliquées ces mesures.

**L'accord du 30 juin est seulement «provisoire», comme le précise le communiqué de presse de l'ETF et de la CER. Que faut-il comprendre?**

Les partenaires sociaux se sont mis d'accord sur le principe, mais nous devons encore affiner certains termes de l'accord. Et les organes dirigeants de la CER et de l'ETF doivent encore l'accepter officiellement. L'assemblée générale de la CER qui se déroulera le 20 septembre votera probablement sur ce sujet, et la section Rail de l'ETF se prononcera au plus tard en octobre. Donc la signature et la célébration pourront se dérouler en novembre à Bruxelles.

**Comment se sont passées ces négociations pour toi?**

Les négociations resteront toujours des négociations. Au niveau européen elles ne sont pas plus faciles qu'en Suisse. Et elles sont encore compliquées par le multilinguisme et les diverses sensibilités et cultures des parties engagées. Vers la fin des négociations les choses se sont corsées et le ton s'est parfois durci. Cela fait partie du jeu. Car l'enjeu est de taille: le résultat doit être appliqué dans toute la branche ferroviaire et dans l'Europe entière. Il est normal que les esprits s'échauffent. Mais nous sommes tous satisfaits du résultat obtenu.

\*Selon le rapport 2019 de l'ETF et de la CER sur Women-in-Rail, les chemins de fer suédois affichaient en 2018 le taux de femmes le plus élevé avec 40,0%. La Suisse à 17,5% (CFF et CFF Cargo) se situait derrière l'Allemagne (Groupe DB) à 24,5% et la France (SNCF) à 20,5%, mais devant l'Autriche (ÖBB) à 12,8%.



## TRAFIC RÉGIONAL

# L'absurde concurrence comme solution?

**Vivian Bologna** Après les scandales des subventions chez CarPostal et BLS notamment, le Contrôle fédéral des finances a enquêté sur le transport régional des voyageurs et a proposé cinq pistes d'amélioration:

- Dans de nombreux cas, les entreprises appartiennent à des établissements de droit public. Il existe souvent des dépendances entre les représentants des propriétaires et les commanditaires de prestations. Les prévisions de bénéfices des propriétaires ne sont pas compatibles avec les directives des commanditaires en matière de droit des subventions.

- Les procédures de commande laissent une grande marge d'interprétation et d'erreur.

- La concurrence revient souvent dans les discussions sur les transports publics. La crise du coronavirus démontre cependant clairement que les pouvoirs publics assument les risques. Dans le système actuel, la concurrence réelle et la responsabilité entrepreneuriale font défaut dans la plupart des cas.

- Les possibilités d'économies d'échelle sont limitées.

- La transparence des coûts et des recettes est insuffisante. Cette complexité, combinée à la durée des processus d'offres jusqu'au décompte, entraîne des inexactitudes dans le calcul des coûts et est utilisée à tort comme argument pour relativiser les erreurs.

Pour le SEV, proposer de la concurrence comme solution est un pas dans la mauvaise direction, maintenant que le Conseil fédéral a reconnu, dans le cas du trafic longue distance (page 3), que la concurrence nuit à la qualité du système, car elle incite les entreprises à ne regarder que leurs profits. En outre, la concurrence se fait souvent au détriment du personnel. Pour éviter cela, le SEV demande que les CCT soient stipulées dans les appels d'offres et que le personnel en place soit engagé de manière permanente, et non pour une seule année, aux mêmes conditions qu'auparavant, ainsi que l'interdiction de la sous-traitance.

## PRÉVOYANCE VIEILLESSE

# Toutes et tous à Berne le 18 septembre



Descendons dans la rue le 18 septembre à Berne comme Giorgio Tuti et Stefan Bruderer à Bruxelles en 2019.

**Vivian Bologna**  
vivian.bologna@sev-online.ch

**Le SEV et l'Union syndicale suisse appellent à manifester le 18 septembre à Berne. Au cœur de la mobilisation, un thème qui nous concerne toutes et tous : la prévoyance vieillesse. Mettons la pression ensemble – mobilisons-nous ! Réserve le 18 septembre. Giorgio Tuti explique pourquoi cette mobilisation est centrale.**

Pour les syndicats, la mobilisation prévue le 18 septembre est symbolique à plusieurs niveaux, comme l'explique Giorgio Tuti, président du SEV et vice-président de l'USS. « Cela fait des mois que nous n'avons

pas pu organiser une vraie manifestation. Sous réserve bien sûr de l'évolution pandémique, le 18 septembre devait nous permettre de réunir des milliers de personnes sur la place fédérale à Berne ! »

#### Réserve la date pour les retraites

Au-delà de cette symbolique, c'est bien le contenu de la manifestation qui doit amener les syndicats à se réunir. « Les attaques contre les retraites des travailleuses et travailleurs sont nombreuses. La date du 18 septembre n'a d'ailleurs pas été choisie par hasard, poursuit Giorgio Tuti. Elle tombe en pleine session parlementaire où des décisions tomberont. »

La réforme de l'AVS - AVS 21 - sera en effet au menu. Le paquet, dans sa

forme actuelle est inacceptable pour la gauche et les syndicats qui ont déjà annoncé le lancement d'un référendum. « Ce paquet prévoit de réhausser l'âge de la retraite des femmes d'une année, sous prétexte d'égalité. C'est un comble alors que l'égalité salariale n'est toujours pas acquise ! »

La hausse de l'âge de la retraite des femmes fait office de cible commune avec les mouvements féministes. Ceux-ci seront donc aussi de la partie à Berne le 18 septembre pour une manifestation de grande ampleur.

#### Les rentes du 2e pilier en chute libre

Les retraites ne se réduisent pas à la réforme de l'AVS. Les rentes du 2e pilier sont en chute libre depuis

plus de dix ans : « Les personnes qui ont pris leur retraite en 2019 touchent 6,8 % de moins que leurs collègues partis deux ans plus tôt, alors que les cotisations ne cessent d'augmenter. Les femmes sont les plus touchées, puisque leurs rentes de retraite sont en moyenne d'un tiers inférieures à celles des hommes », rappelle Giorgio Tuti.

#### Renforcer l'AVS

Dans ce contexte, l'AVS doit être renforcée et l'initiative pour une 13e rente AVS remise il y a quelques semaines avec plus de 137 000 signatures offre une perspective d'amélioration. « Cette 13e rente AVS est à la fois un signal et une proposition très concrète dans ce sens », poursuit Giorgio Tuti.

Le pouvoir d'achat des retraité-e-s actuel-le-s est un enjeu de société majeur. Il le sera encore davantage pour les générations à venir, notamment en raison d'une poussée massive de la pensée libérale qui ne prône que l'épargne individuelle comme solution pour les retraites, avec comme intention le relèvement pour toutes et tous de l'âge de départ à la retraite.

Le 18 septembre, il s'agit d'envoyer un signal fort et clair. Les détails du programme sera affiné ces prochaines semaines, mais il est important que nous soyons très nombreux. « Réserve ta journée et viens à Berne. Mobilisons-nous pour les retraites ! Ce sera aussi l'occasion de passer un moment festif entre collègues du SEV et des autres syndicats », conclut Giorgio Tuti.

## PARTENARIAT

## « Chacun-e trouve son compte avec la Banque Cler »

**Vivian Bologna**  
vivian.bologna@sev-online.ch

**Depuis le 1er juillet, un nouveau contrat est en vigueur entre le SEV et la Banque Cler. Le chef des Finances du SEV Aroldo Cambi analyse les atouts de ce nouveau contrat. Entretien.**

**Aroldo, quels sont les points les plus importants de ce nouvel accord ?**

D'un point de vue des prestations, cet accord est intéressant parce que la Banque Cler propose des avantages aux membres du SEV dans l'ensemble de ses prestations bancaires. Chacun-e peut donc y trouver son compte. Dans les domaines traditionnels des paiements et de l'épargne, il y a de nombreux rabais, voire la gratuité des frais de gestion de comptes et de cartes de crédit ou maestro. Cette offre est valable au moins deux ans.

**Ça c'est pour les domaines épargnes et paiements. Qu'en est-il des hypothèques pour l'achat de son propre logement ?**

C'est sans doute l'autre point intéressant. Les membres du SEV obtiennent un rabais de 0,2% sur une hypothèque pour un logement en propriété. Ce rabais peut aller même jusqu'à 0,3% selon les situations. Il vaut donc la peine de demander un conseil ! Il y a aussi d'autres points avantageux concernant les placements financiers. Comme évoqué plus haut, les solutions sont multiples et elles sont attrayantes pour chacun-e. Evidemment, cela dépend des besoins.

**Un syndicat se préoccupe des conditions de travail et d'engagement de ses membres en priorité. Est-ce bien son rôle de proposer des partenariats avec une banque ?**

C'est une question plus que légitime. De nos jours, ce lien avec une banque n'est plus si évident. Il faut néanmoins se souvenir que le SEV, comme les autres syndicats, et cela depuis sa fondation, a toujours eu pour objectif de proposer une palette de prestations larges qui améliorent le pouvoir d'achat de ses membres. Cela va de conditions favorables pour les vacances, par des rabais dans des assurances, une protection juridique privée ou justement des prestations bancaires.



**Pourquoi la Banque Cler et pas un autre institut bancaire ?**

Il y a évidemment des raisons historiques. En 1927, des délégués de l'USS et de l'Union suisse des coopératives de consommation (USC) ont fondé la « Banque des coopératives et des syndicats ». Cette banque se chargeait, durant ses premières décennies d'existence, surtout de réaliser des placements rentables pour ses organisations fondatrices, les syndicats et les coopératives de consommateurs et d'habitation, et de leur octroyer des crédits à bon prix. Jusqu'à sa transformation en société anonyme en 1970, la banque avait la forme juridique d'une coopérative.

En 1995 la Banque Centrale Coopérative « Banque Coop », puis Cler depuis 2017. Le magasin de détail Coop a en effet progressivement vendu toutes ses parts dans la banque qui est aujourd'hui entièrement dans les mains de la Banque cantonale bâloise depuis 2019. Le SEV a vendu ses parts en 2018 comme d'autres syndicats, mais la proximité et les valeurs communes demeurent.

D'ailleurs, nous sommes évidemment clients de la Banque Cler comme syndicat. Nos flux financiers passent par Cler, de même que la gestion de notre patrimoine. Quant à moi, je suis aussi client à titre privé et je ne peux que la conseiller à nos membres.

### Les principaux points du partenariat

#### Paielements et épargne

Pack bancaire Classic gratuit (sans papier) les deux premières années\*

#### Placements

Rabais de 25 % sur les frais de courtage dans le cadre de la tarification à l'unité\*  
Rabais de 25% sur les droits de garde et les frais relatifs au pack de conseil en placement\*  
Prime de 10% sur les versements dans la Solution de placement\*

#### Hypothèques

Rabais de 0,2 % sur notre taux hypothécaire (fixe ou variable) \*  
Rabais supplémentaire de 0,1%\*  
Planification financière

Rabais\* unique de 25 % sur le conseil fiscal, successoral ou sur la planification de la retraite.



\*Le détail des dispositions et des conditions sur [www.cler.ch/sev](http://www.cler.ch/sev)

Tous les membres SEV, les conjoint-e-s, les partenaires enregistrés et concubins des membres SEV, dans la mesure où ils vivent sous le même toit bénéficient des avantages du partenariat.

Des questions? Il est possible de contacter la Banque Cler via [www.cler.ch/cooperations](http://www.cler.ch/cooperations) Ceux et celles qui sont déjà client-e-s de la Banque Cler peuvent directement contacter leur conseiller à la clientèle.

## ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉ-E-S VPT

# Une énergie hors du commun

Françoise Gehring

francoise.gehring@sev-online.ch

Si elle s'était déroulée en présentiel, l'assemblée des délégués VPT (qui s'est tenue le 23 mai en visioconférence) aurait certainement rendu encore plus fort le fait que la VPT est une sous-fédération dynamique, créative, capable d'inventer et de se réinventer. Capable d'analyser de manière critique la situation actuelle, tout en ayant le regard porté vers le futur sans craindre les difficultés. Le VPT va de l'avant avec à sa tête Gilbert D'Alessandro, plébiscité et reconfirmé au poste de président central et comme membre de la commission centrale (voir encadré).



©KEYSTONE/JEAN-CHRISTOPHE BOTT

Le vice-président René Schnegg, brillamment reconduit dans ses fonctions, a dirigé les débats. Il a commencé en ayant une pensée envers les collègues décédés. « Notre Constitution – a relevé Schnegg – dit que la force d'une communauté se mesure au bien-être que nous pouvons garantir aux plus faibles. Nous vivons dans une société dont les mailles du réseau social ne devraient laisser passer personne. Dans la riche Suisse, tout le monde devrait pouvoir vivre de son salaire. Les syndicats se sont battus et se battent toujours pour une économie où l'être humain est placé au centre. Sans les syndicats, il n'y aurait pas d'AVS, ni d'assurance maternité, ni de droit de vote aux femmes. La pandémie – poursuit René Schnegg – nous a fait comprendre à quel point les libertés sont chères et combien la solidarité est importante. Nous savons bien que cette pandémie a engendré des souffrances et des injustices. C'est pourquoi, en tant que syndicat, nous devons contribuer à créer une Suisse ouverte, plus juste, plus innovante et plus progressiste. En mettant l'accent sur le travail, la formation, l'intégration sociale. »

Avec un tel discours, on saisi bien de quelle pâte est faite la VPT : beaucoup de tête, de cœur et de courage. Le président central Gilbert D'Alessandro, l'a également bien exprimé, tout en regrettant que cette assemblée des délégué-e-ait dû se dérouler en visioconférence. « Notre force émerge précisément lors de nos réunions et nos assemblées des délégué-e-s. Avec le partage avant, pendant et après les séances. Les membres sont heureux de se ren-

contrer et de se parler, de partager leurs préoccupations. Les présidents de sections et les invités viennent recharger leurs batteries. Ils viennent chercher la solidarité. Si les assouplissements décidés par les autorités fédérales se confirment, je vous invite chaleureusement à participer nombreuses et nombreux aux journées VPT qui auront lieu cet automne. »

## Nous ne payerons pas le prix de la crise

Comment et par où repartir après cette crise sanitaire ? Gilbert D'Alessandro n'a pas mâché ses mots : « Ce ne sont pas les travailleurs qui devront payer le prix de la crise. Non et non ! Nos employeurs nous ont demandé de faire des efforts tout au long de cette pandémie. Efforts pour être présents malgré les risques. Efforts pour modifier nos tours de service. Efforts pour remplacer les collègues qui sont tombés malades ou qui étaient en quarantaine. Donc non. Nous ne paierons pas la facture. D'autant plus que – a rappelé le président central – la Confédération a prévu des ressources financières pour soutenir également le secteur des transports publics. » Et en vue des négociations de cet automne, les délégué-e-s ont accepté une résolution demandant au SEV d'être ferme, fort, sans rien céder sur les salaires et les conditions de travail.

## Toutes et tous à Berne le 18 septembre

Gilbert D'Alessandro s'est montré très déterminé dans la défense de la prévoyance vieillisse, toujours attaquée par la droite politique de ce pays. « Il est hors de question de relever

l'âge de la retraite des femmes, dont les rentes sont inférieures d'un tiers à celles des hommes. Si l'on pense à la contraction du taux de conversion du deuxième pilier, on se rend compte à quel point les rentes AVS sont attaquées. Après une longue vie professionnelle, les salarié-e-s méritent des rentes décentes. Nous ne pouvons pas laisser notre destin – tonne le président de la VPT – entre les mains d'une classe politique qui fait les intérêts d'une minorité de gens aisés. Et pour défendre la prévoyance vieillisse, nous descendrons tous dans la rue à Berne le 18 septembre prochain ! »

Gilbert D'Alessandro a ensuite lancé un appel à la solidarité contre les licenciements antisyndicaux : « Il y a des employeurs qui exercent des pressions intolérables sur nos délégué-e-s syndicaux qui défendent les droits des travailleurs. Nous devons nous battre pour leur garantir une meilleure protection. » Voilà pourquoi la VPT a présenté en mai avec succès une résolution lors de l'Assemblée des délégué-e-s de l'USS demandant de faire pression sur la Confédération pour qu'elle applique les directives de l'OIT. Les délégué-e-s VPT ont par ailleurs manifesté leur soutien au collègue des MBC.

Giorgio Tuti, président du SEV, a rappelé l'Année européenne des chemins de fer et l'importance du « New Green Deal ». Les transports publics doivent participer à la lutte contre le réchauffement climatique. « J'ai collaboré au lancement de cette année spéciale en apportant, en ma qualité de président de la section ferroviaire de l'ETF, le point de vue du personnel. Pas de collaborateurs, pas de transports.

Et l'on doit garantir au personnel de bonnes conditions de travail. » Giorgio Tuti a parlé du Connecting Europe Express, un train qui partira le 2 septembre de Lisbonne et s'arrêtera dans les plus grandes capitales européennes pour promouvoir les avantages environnementaux de ce mode de transport de personnes et de marchandises qui doit être encouragé. « En Suisse, il s'arrêtera à Berne le 27 septembre (il fera également un court arrêt le 28 à Bâle) et j'ai été invité à prendre la parole, en tant que président du SEV et de la section ferroviaire de l'ETF. Je ne manquerai pas de mentionner le projet Women in Rail (voir p. 4). Compte tenu de la retraite de la génération du baby-boom, nous devons ouvrir ce secteur aux femmes, sinon il sera très difficile de le renforcer et d'y investir. »

Après avoir exposé la situation au niveau du recrutement (9'981 membres VPT à fin 2020) et l'importance vitale de recruter de nouvelles forces, le vice-président Christian Fankhauser a présenté un important projet du SEV concernant la réinsertion du personnel : « De nombreuses professions des transports publics ont un fort taux de pénibilité. Les problèmes de santé s'ajoutent au stress, qui affecte à la fois la capacité de travail et l'énergie vitale des gens. Le SEV envisage une solution nationale pour les collègues qui ont des problèmes de santé et qui ne peuvent plus conduire, par exemple un bus ou un train, ou dont le travail disparaîtra à cause de la numérisation. »

## Elections

### Élus à la commission centrale 2021-2024:

Gilbert D'Alessandro, président; René Schnegg, vice-président; Roger Maurer, caissier; Ueli Müller, secrétaire; Laurent Juillerat, membre.

**Délégués USS :** Gilbert D'Alessandro et René Schnegg. **Commission de gestion :** Raffaele Ferrari, Thierry Gay-Crosier, Pierre-Alain Perritaz;

**Commission Jeunesse :** Florian Stadler. **Commission migration et femmes :** vacants.

**Comité SEV :** Gilbert D'Alessandro, René Schnegg (remplaçant Roger Maurer).

## ANGLE DROIT

# Âgé. Sans emploi. En fin de droit.

Service juridique SEV  
journal@sev-online.ch

**§ La loi fédérale sur les prestations transitoires (LPtra) est en vigueur depuis le 1er juillet 2021. La loi au nom lourd vise à faire en sorte que les salarié-e-s âgés et licenciés ne soient pas obligés de recourir à l'aide sociale et restent motivés pour reprendre un emploi – si l'occasion s'en présente. Exemple.**

C'est incroyable; Miko est agent de nettoyage dans une grande entreprise et reçoit son licenciement précisément le jour de ses 60 ans! On lui assure que rien ne lui est reproché. L'entreprise

doit se restructurer – c-à-d. rester concurrentielle, etc., etc. Une petite fête est organisée au cours de laquelle les 30 dernières années de Miko pour la société sont à nouveau passées en revue. Ce soir-là, Miko reçoit de nombreuses tapes de reconnaissance sur l'épaule, un petit cadeau et aurevoir. Sa femme ne travaille pas et il sait qu'en tant qu'agent de nettoyage de 60 ans, ses chances sur le marché du travail ne sont pas grandes. Après l'ORP, devra-t-il passer par l'aide sociale ?

Pas nécessairement. Depuis le 1er juillet, il existe pour des gens comme Miko la LPtra. La loi ne vise en fait qu'à faire en sorte que les professionnels âgés qui ont perdu leur emploi ne soient pas obligés de toucher des prestations sociales et restent motivés pour re-

prendre un emploi – si l'occasion s'en présente. Ce qui veut dire ?

Les prestations de transition sont octroyées aux personnes qui ont atteint l'âge de 60 ans et qui n'ont droit à aucune autre assurance sociale (AVS, AI, LACI, etc.). S'ajoute à cela le fait qu'elles doivent avoir été assurées à l'AVS pendant au moins 20 ans (dont 5 ans après leur 50e anniversaire) et avoir réalisé pendant cette période un revenu annuel minimum de CHF 21 510. La fortune personnelle doit aussi être modeste, c'est-à-dire ne pas dépasser les CHF 50 000 pour les célibataires et les CHF 100 000 pour les couples. Toute personne domiciliée ou séjournant en Suisse, dans l'AELE ou dans l'UE peut déposer une demande. Celle-ci sera traitée par un organe

d'exécution. Selon que l'on habite en Suisse ou dans un pays de l'AELE ou de l'UE, l'organe d'exécution compétent est celui où l'on habite, où l'on a habité en dernier lieu, ou celui où se trouvait notre dernier employeur.

Il s'agit pour les prestations de transition de prestations attribuées selon les besoins et qui sont financées par la Confédération. Comme pour les prestations complémentaires de l'AVS ou de l'AI, les prestations de transition sont calculées individuellement. Il s'agit de dépenses légalement reconnues qui dépassent les revenus légalement imposables. C'est le revenu familial qui est toujours pris en compte. Ce que le conjoint gagne - ou l'effort qu'il fait pour gagner de l'argent - joue donc un rôle essentiel. Une fois les presta-

tions transitoires déterminées, elles sont versées annuellement. Le loyer ou les dépenses pour le logement sont compris dans les versements annuels. Il s'agit de montants maximaux: CHF 44 123 pour célibataires et CHF 66 184 pour les couples. Ne sont pas compris dans les versements annuels les coûts supplémentaires pour maladie ou invalidité, lesquels sont remboursés jusqu'à un montant maximal de CHF 5000 par an pour les célibataires et CHF 10 000 par an pour les couples.

Les bénéficiaires de prestations de transition doivent continuer à chercher un emploi ou rester volontairement inscrits auprès de l'ORP et prendre part aux mesures d'intégration prévues. Dès qu'ils gagnent un revenu ou perçoivent une rente, ils doivent le déclarer immédiatement. Il en va de même si la fortune change.

Bien sûr, Miko ne retrouvera pas son poste dans l'entreprise et son environnement habituel. Mais au moins, son existence financière n'est pas menacée – et ce jusqu'à la décision de mise à la retraite ordinaire. Même s'il est exclu de l'assurance chômage, il peut toujours rester inscrit volontairement à l'ORP et bénéficier des prestations de transition. Et qui sait, peut-être qu'un jour une porte s'ouvrira.

PATRICK SCHWEIZER

## « Donner encore plus de visibilité à la jeunesse SEV »

**Chantal Fischer** Depuis début avril, la Commission de jeunesse du SEV a un nouveau visage à sa tête en la personne de Patrick Schweizer. Il a repris des mains de Xenja Widmer la fonction de secrétaire syndical en charge de la Jeunesse.

Le jeune homme de 22 ans est déjà membre du SEV depuis son apprentissage d'ECTP chez Login et il vient d'une famille de « vrais cheminots ». Son père et son grand-père aussi étaient membres SEV. « Déjà quand j'étais petit garçon j'allais parfois avec mon père à des manifestations à Berne », explique Patrick en riant.

A côté de ses études en Sciences politiques à Zurich, le représentant de la Jeunesse s'engage maintenant aussi pour tous les membres SEV de moins de 30 ans. Il a déjà constaté dans sa nouvelle fonction que pour les jeunes, il est très important d'organiser à nouveau des manifestations où l'on se rencontre en personne. « Nous devons retrouver cet élan que nous avions avant la pandémie du coronavirus et redonner vie à notre Commission de jeunesse », Patrick en est persuadé. La jeunesse SEV doit redevenir bien visible. « C'est pourquoi nous avons prévu de recommencer bientôt nos visites dans les entreprises. » Malgré tout, notre conversation s'est déroulée online, et ce fut aussi le cas avec les groupes de jeunes des syndicats partenaires EVG et Vida en Allemagne et en Autriche. Toutefois les rencontres virtuelles ne remplacent pas les échanges personnels, ni le réseautage dans la surface.

Le réseautage constitue un thème important, aussi au SEV. Beaucoup de membres de la Commission de jeunesse sont actifs dans leur sous-fédération et s'engagent parfois au sein de comités. Mais cela reste un grand défi de trouver des jeunes engagés. « Le problème dans notre commission, c'est que les membres vieillissent et que dès qu'ils ont 30 ans, ils quittent la Commission de jeunesse. Et aussi qu'à 20 ans, la motivation pour travailler pour un syndicat n'est pas très présente, les



priorités sont ailleurs ». En outre il n'est pas inhabituel de changer fréquemment d'emploi à cet âge. Et cela aboutit souvent à une démission du SEV.

Le recrutement des membres parmi les jeunes qui travaillent dans les transports publics représente également un thème central pour le SEV. Patrick n'a pas non plus de recette miracle pour cela. Mais il trouve qu'il est particulièrement important que le SEV ne s'empoussière pas et qu'il avance avec son temps : « Avec le changement de logo il y a quelques temps et le nouveau look de notre site internet, on a déjà fait de premiers pas dans ce sens », se réjouit notre représentant de la jeunesse. Et naturellement le SEV doit démontrer aux jeunes de quelle manière ils peuvent profiter d'un sociétariat au SEV : par exemple en participant aux discussions concernant leurs conditions d'engagement.

Patrick est un jeune homme dynamique qui, mis à part ses études et son travail au SEV, s'engage aussi dans la Jubla (*Jungwacht Blauring*), au comité des Jeunes PS de la région d'Olten (à ne pas confondre avec les Jeunes socialistes!), et qui pratique également l'Unihockey. Nous lui souhaitons plein succès et beaucoup de plaisir à la jeunesse SEV.

ZPV

## Stop au projet KB 2020/21

**Service de presse ZPV** La séance de la commission centrale du 23 juin s'est déroulée une nouvelle fois sous forme de visioconférence, espérons que ce sera la dernière. Peut-être qu'après les vacances d'été nous allons pouvoir retrouver un fonctionnement normal.

Le projet « Assistance clientèle 2021 » (KB2021) est encore sujet à maintes discussions. Nous voyons toujours plus de chantiers qui s'ouvrent. Quelques exemples récents : l'enregistrement des vacances dans la région Ouest pour l'année 2022 ou l'interprétation des CFF que la réglementation sectorielle de la durée du travail (BAR) n'est pas applicable au personnel qui assure l'« Escalade Voyageurs ».

La répartition des vacances dans la région Ouest pour l'année 2022 constitue aussi un thème controversé. Alors pour la prise des vacances en 2021 un accord a été conclu avec la commission du personnel, les CFF font mine de prolonger de manière durable cet accord qui se réfère toutefois à une situation exceptionnelle en 2021. Apparemment la raison invoquée est la « préservation de l'exploitation ». Toutefois la vraie cause réside une fois de plus dans le projet KB2021 », resp. dans la « décision stratégique des CFF » que les assistant-e-s clientèle ne recevront plus forcément tous la formation pour le relevé du train et l'établis-

sement du bulletin de freinage (module d'approfondissement PCT). Apparemment en Suisse romande, il n'y a maintenant plus assez de personnes avec une formation complète.

Rappelons qu'à l'occasion de l'assemblée des délégués ZPV du 30 septembre 2020, nous avons remis au CEO des CFF Vincent Ducrot une résolution demandant que le projet KB2020 soit stoppé sans délai. Depuis lors, il ne s'est pas passé grand-chose, si ce n'est qu'on a rebaptisé le projet en « KB2021 ». Quel exploit ! Nous maintenons toujours notre revendication et demandons à M. Ducrot qu'en sa qualité de CEO CFF, il annonce enfin clairement la couleur et qu'il stoppe ce projet ! Car on ne peut pas continuer ainsi.

Nous attendons avec impatience le rapport CFF sur l'impact sur la santé du personnel des nouveaux trains à deux étages du trafic grandes lignes CFF. En fait nous connaissons le résultat puisque ces « shakers » circulent déjà de manière étendue dans toute la Suisse.

D'autres thèmes tels que le chargement des vélos par les voyageurs ou le nombre toujours trop élevé d'annonces de trains avec un seul agent continuent de peser pour le personnel. Même les doubles compositions de 400 mètres n'y font pas exception. Les charges pour le personnel sont énormes.



Gewerkschaft des Verkehrspersonals  
Syndicat du personnel des transports  
Sindacato del personale dei trasporti

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

Nous recherchons, pour le 1er janvier 2022 ou selon entente, un/e

### vice-président/e SEV à 100 %

En tant que membre de la direction syndicale, vous serez coresponsable de la direction du syndicat SEV. Dans votre domaine de compétence, vous aurez l'entière responsabilité des dossiers syndicaux et en rapport avec les conventions collectives de travail pour les entreprises de transports publics.

Vous entretenez des contacts réguliers et étroits avec nos partenaires sociaux, les autorités politiques, les instances et organes du SEV et ses membres. Vous aurez une équipe de professionnels à votre disposition sur votre lieu de travail au Secrétariat central à Berne.

Vous bénéficiez d'une expérience de plusieurs années dans une position de cadre, de préférence dans une organisation à but non lucratif. Vous avez de l'expérience dans un poste de direction, une bonne résistance au stress, une grande flexibilité au niveau de l'horaire et l'habitude de vous acquitter d'engagements irréguliers, également à l'extérieur sur plusieurs jours. Vous disposez d'un très bon réseau syndical et d'une connaissance approfondie du SEV. La représentation des intérêts de nos membres est au centre de vos préoccupations. En tant que stratège averti/e, vous avez l'habitude de penser de manière analytique et systématique et d'utiliser les synergies. Vous dirigerez votre service avec compétence, de manière constructive, cohérente et décisive. Pour cette fonction de cadre, nous recherchons une personne capable de s'imposer, ayant des aptitudes pour la négociation et le travail en équipe, ainsi que d'excellentes connaissances d'allemand et de français au minimum. Nous offrons un poste intéressant et exigeant à une personnalité affirmée, capable de gérer les conflits et en mesure de rechercher des consensus.

Le comité SEV nommera le/la vice-président/e au plus tard le 29.10.21.

Nous vous offrons une activité comportant de nombreuses responsabilités et des défis pour lesquels vos compétences et vos initiatives seront appréciées, ainsi que des conditions d'engagement attrayantes. A niveau de qualification égale, préférence sera donnée à une candidate féminine, compte tenu de la composition de la direction syndicale SEV.

Ce poste vous intéresse-t-il ?

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

Prière de remettre votre postulation sous forme électronique jusqu'au 15.8.21 à Giorgio Tuti.

Mail: giorgio.tuti@sev-online.ch

Vous trouverez des informations sur le SEV en consultant notre site internet: [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

PRISE DE CONGÉ

## « Besoin de changement »



Durant ces derniers mois marqués par la pandémie de coronavirus, Elisa a apporté son soutien de manière engagée, partout où elle a pu. Par exemple durant le confinement du printemps 2020, les membres SEV ont reçu régulièrement grâce à elle une newsletter sur le coronavirus.

A l'interne, elle a aidé ses collègues à organiser les négociations et les conférences CCT par visioconférences. Elle a aussi planifié les posts du SEV sur Facebook et créé du matériel photographique et des vidéos, aussi sur des actions qu'elle a accompagnées surtout dans la région de Zurich pour en assurer la communication. De plus, Elisa a écrit continuellement des articles pour le journal du SEV et a effectué diverses tâches liées aux médias.

« J'ai bien apprécié cette période intensive et intéressante passée au SEV où j'ai beaucoup appris, j'ai toujours eu un grand plaisir à travailler avec les membres ainsi qu'avec mes collègues », conclut Elisa. Toutefois durant les dernières semaines elle s'est rendu compte qu'elle ressentait le besoin de trouver un nouveau défi hors du SEV. Ses tâches seront reprises par Chantal Fischer, sa collègue de la communication SEV.

Elisa va maintenant profiter de son temps libre et de longues vacances d'été avec sa famille. Nous lui souhaitons de tout coeur une bonne continuation sur le plan privé comme professionnel, et la remercions pour tout le travail accompli.

**Chantal Fischer** Depuis février 2019 elle était chargée de la communication numérique du SEV mais voilà qu'elle s'en va vers d'autres cieux: Elisa Lanthaler quitte le service de communication du SEV à fin juillet. Durant les deux années et demi passées au SEV, Elisa a passablement contribué à structurer la stratégie de communication numérique. Sous sa direction, le site internet du SEV a revêtu une toute nouvelle apparence, plus moderne et plus claire.

## PV FRIBOURG

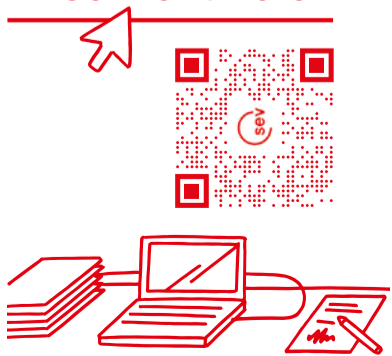
## AG tant attendue

**Jean-Louis Scherz, secrétaire** Ce jeudi 17 juin, la PV Fribourg inaugurerait les assemblées générales de sections. Ce sont 53 membres qui ont participé avec grand plaisir à cette réunion tenue dans le régime strict dû à la pandémie. Le président, Daniel Trolliet a brossé le bilan de l'année particulière qu'était 2020, les trop nombreux décès qui ont endeuillé la section qui compte à ce jour 286 membres. L'ordre du jour a permis à chacun de connaître l'état des finances, présenté par le caissier, Charles Savary, des activités appréciées de Thérèse Ribotel, visiteuse aux malades, de la réélection en bloc du comité, de prendre connaissance de l'excursion en car du 6 juillet et organisée par Jean-Michel Gendre. Le collègue Roland Julmy, gérant du site Internet, a présenté les différents aspects de la page SEV PV et ses aspects pratiques. Enfin il revenait à notre président central, Roland Schwager, de présenter la situation des retraités en général, sur celle des membres du SEV en particulier ainsi que sur la situation des FVP. Il a annoncé également le succès de l'initiative en faveur du 13ème mois d'AVS qui a réuni plus de 137 000 signatures. Tout en restant en tablees de quatre personnes, corona oblige, chacun a eu grand plaisir de partager le repas servi à l'Auberge de la Gare de Grolley.

## 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-presses:** CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch  
**Imprimerie:** CH Media Print AG, www.chmediaprint.ch  
**Le prochain journal paraîtra le 3 septembre 2021.**  
**Le délai pour les annonces est fixé au lundi 23 août à midi, celui de l'agenda au mardi 24 août à midi.**

sev-online.ch



## VPT

**14. 09.**  
Branche Rail&Tourisme

La journée de la Branche Rail&Tourisme a lieu le mardi 14 septembre 2021 de 10h30 à 16h à l'Hôtel City, Arbergstrasse 29, Bienne. Inscriptions sur le site de la VPT jusqu'au 9 août 2021 vpt-online.ch.

## Sections

**26. 08+9.9**  
PV Vaud

**Assemblée des membres 2021,** jeudi 26 août à 14h, à la salle Jean-Villard-Gilles de la Maison du Peuple, pl. Chauderon 5 à Lausanne. Tour d'horizon des activités déployées par votre comité en 2019 et 2020, hommage aux disparus de ces deux dernières années, comptes pour les mêmes périodes et élection du comité pour la période législative 2021 - 2024. Invité, notre président central, Roland Schwager. En invitant vos conjointes ou conjoints à vous accompagner, nous nous ré-

jouissons de vous rencontrer nombreuses et nombreux à ces retrouvailles. Comme de tradition, les boissons seront prises en charge par la section. Toutes les dispositions seront prises pour respecter les mesures sanitaires en vigueur à ce moment-là. Chacun est responsable d'avoir un masque et en cas de symptômes (fièvre, toux, etc.), merci de rester chez vous. Par ailleurs la section a le plaisir de vous inviter à une **balade pédestre de Onnens (VD) à Grandson (VD)**, le jeudi 9 septembre 2021. Rendez-vous : Hall central, gare de Lausanne entre 9h et 9h15. Chaque participant-e est responsable de l'achat de son titre de transport. Grandson se situe dans la zone Mobilis 123 et Onnens dans la zone 124. Départ du train pour Yverdon 9h30. Car postal : Yverdon - Onnens, dp 10h10. Marche facile, 5 km avec goudron sur les ¾ du parcours. Equipement : bons souliers et habits selon la météo du jour. Cette marche peut s'effectuer par temps de pluie. Repas au restaurant Les Pins. Menus pour tous à 30 fr. comprenant le plat du jour / salade / dessert, sans les boissons. Retour : gare de Grandson dp 15 h 23 ou 15h53. Lausanne arr. 16 h 05 ou 16h28. Idem à chaque heure. Inscriptions obligatoires : maximum 30 personnes (contenance de la salle du restaurant). Renseignements et inscriptions

jusqu'au 31 août: Dominique Tissières, Monts de Lavaux 19, 1092 Belmont sur Lausanne, tél. : 079 176 77 16 ou domi.tissieres@bluewin.ch. Préciser le nom, prénom, le nombre de personnes, un numéro de téléphone ou courriel.

**20.8**  
ZPV Biel-Bienne

Le pique nique de la section ZPV Bienne aura lieu le 20 août dès 15h à la cabane de Motoclub à Péry.

**21.9**  
PV Valais

Chères et chers membres. Malheureusement nous avons encore une fois été dans l'obligation de reporter des dates (rencontre des membres à Ardon du 24 juin 2021) pour diverses raisons, voire même d'en annuler certaines déjà communiquées et vous prions de bien vouloir en prendre connaissance: la rencontre

des membres à Ardon prévue le 24 juin aura lieu le 21 septembre 2021. Le comité vous attendra à la gare d'Ardon dès 11h. A cette occasion, le repas incluant les boissons vous sera proposé au prix imbattable de 10 fr. par personne. Inscription jusqu'au 15 septembre 2021 chez Walti Schmid au 079 872 38 37 ou wal.schmid@bluewin.ch.

**La date exacte de notre assemblée générale** vous sera communiquée dans les éditions de notre journal du mois de septembre 2021. **La Sortie de section 2021** est définitivement renvoyée à 2022 à cause de l'insécurité sanitaire et des raisons d'organisation. Si des questions subsistent, vous pouvez sans autre prendre contact avec un membre du comité de section. Les modifications/maintiens/annulations de nos événements selon l'évolution de la situation seront publiés en temps voulu dans notre presse syndicale SEV et sur notre Homepage. Meilleures salutations. *Votre comité*

## Agenda 9/21

## CONSEIL

## S'assurer surtout en raison de la pandémie

**Helvetia**  
journal@sev-online.ch

**Après avoir longtemps renoncé à partir en vacances à l'étranger en raison de la situation sanitaire, nous aimerions à nouveau nous détendre à la mer. Devons-nous malgré tout souscrire une assurance voyage par précaution?**



D'une manière générale, l'assurance voyage est une bonne chose. En effet, elle offre une couverture dans bien d'autres situations qui n'ont rien à voir avec le coronavirus. Vous-même, votre compagnon de voyage ou un proche pouvez tomber gravement malade ou avoir un accident. Si vous devez de ce fait annuler ou interrompre vos vacances, l'assurance voyage prend en charge les frais à hauteur des prestations assurées. L'interruption ou l'annulation des vacances est également assurée en cas de perte d'emploi soudaine. Les frais supplémentaires de transport et d'hébergement en lien avec une prestation assurée sont au moins remboursés partiellement. Ces frais peuvent survenir si l'hébergement sur le lieu de

vacances ou si le domicile est frappé par un événement naturel et qu'une nouvelle réservation ou un retour anticipé au domicile devient alors nécessaire. De nombreuses assurances de voyage annuelles, comme celles d'Helvetia, offrent également une indemnisation pour les cartes saisonnières, les billets de concert ou les stages qui ne peuvent pas être utilisés ou seulement en partie en raison d'un événement assuré.

La question de savoir si l'assurance voyage prévoit également des prestations en rapport avec le coronavirus dépend de divers facteurs et peut varier d'une assurance à l'autre.

Il importe donc de vérifier l'étendue de la couverture d'assurance avant d'effectuer une réservation. Un autre aspect important est la période de réservation. Si vous avez réservé un voyage à l'étranger entre fin octobre 2020 et fin mai 2021, il n'y a généralement pas de couverture d'assurance: durant cette période, il y avait en effet une recommandation générale du Conseil fédéral de s'abstenir de tout voyage non essentiel à l'étranger. Ce fait était donc connu. Pour les réservations effectuées à partir de mai 2021, la couverture d'assurance s'applique aux destinations qui ne figurent pas sur la liste des pays à risque établie par l'OFSP au moment de la réservation et pour lesquelles il n'existe pas de restrictions telles que des mesures de quarantaine. Si le voyage doit être soudainement annulé en raison de nouvelles restrictions, de nombreuses assurances voyage prendront en charge les frais assurés. Indépendamment de la date de réservation, la couverture d'assurance est bien entendu valable en cas d'infection par le coronavirus des personnes assurées ou de quarantaine imprévisible ordonnée

par les autorités en Suisse ou sur le lieu de vacances. L'Européenne Assurance Voyage ERV propose une solution spéciale Covid-19 en complément de son assurance voyage, laquelle inclut des prestations supplémentaires en lien avec la pandémie. Etant donné qu'il n'existe aucune restriction générale pour les voyages à l'intérieur de la Suisse, les conditions d'assurance habituelles s'appliquent.

Lors du choix de votre destination de vacances, nous vous conseillons, indépendamment de l'assurance voyage, de vous renseigner sur la situation épidémique dans votre lieu de séjour. Il est en effet important de savoir si et où le port du masque est obligatoire, quand les restaurants et les bars sont ouverts et s'il existe une obligation de vaccin ou de test. Vous devez également vérifier quelles sont les obligations de quarantaine. Si vous ne pouvez pas reprendre le travail à temps en raison d'une obligation générale de quarantaine, vous n'aurez éventuellement pas droit à votre salaire pour les jours d'absence. Par ailleurs, vous devez généralement respecter les règles de distanciation et d'hygiène et emporter suffisamment de masques et de désinfectant, même en vacances.

Pour de plus amples informations sur la couverture d'assurance de vos vacances, Claudio Tenaglia de l'agence générale Helvetia à Yverdon les Bains et ses collègues de l'équipe de conseillers SEV se feront un plaisir de vous aider. Plus d'infos sur www.helvetia.ch/sev.

En partenariat avec

**helvetia**  
Votre assureur suisse

**Bienz Nadine;** 1937; veuve de Hans, Lausanne, PV Vaud.

**Boss Harold;** 1956; contrôleur technique, Tramelan, PV Jura.

**Bueschi Catherine;** 1926; Lausanne, PV Vaud.

**Burgener Oskar;** 1947; Bitsch, PV Valais.

**Crepon Georgette;** 1917; veuve d'Alfred, Combremont-le-Petit, PV Vaud.

**Gertsch Alain;** 1953; chef de service, Les Monts-de-Corsier, PV Vaud.

**Karrer Lucienne;** 1924; veuve d'Emile, Lutry, PV Vaud.

**Pavillard Henri;** 1922; Ballaigues, PV Vaud.

**Pillonel Michel;** 1936; chef du mouvement, Bulle, PV Fribourg.

**Hostettler Jörg;** 1952; Oberwil b. Büren, PV Biel-Bienne.

**Seuret Yvan;** 1940; monteur spécialiste, Delémont, PV Jura.

## DÉCÈS



## DROITS

# Lutte contre le travail des mineurs



Solidar; [www.solidar.ch](http://www.solidar.ch)  
[giornale@sev-online.ch](mailto:giornale@sev-online.ch)

**A l'occasion de la Journée internationale du travail des enfants, l'Organisation internationale du travail (OIT) publie un rapport alarmant : 160 millions d'enfants travaillaient dans le monde en 2020. Ce sont 8,4 millions d'enfants de plus qu'en 2016. L'OIT craint que la pandémie n'y force encore neuf millions.**

Pour la première fois en 20 ans, le nombre d'enfants qui travaillent a augmenté, et non diminué. Suite aux chocs économiques et à la fermeture des écoles en raison de la crise du COVID, celles et ceux qui travaillaient déjà sont susceptibles de travailler plus longtemps ou dans de plus mauvaises conditions tandis que beaucoup d'autres sont contraint-e-s aux pires formes de travail. L'objectif 8.7 des Objectifs de développement durable (ODD) vise à éradiquer le travail des enfants d'ici 2025. Nous nous en éloignons actuellement.

## Près d'un-e enfant sur dix travaille

Mais le nombre d'enfants qui travaillent n'est pas le seul à avoir augmenté, les enfants sont généralement plus jeunes et exposé-e-s à des risques plus importants. À l'heure actuelle, plus de la moitié d'entre eux sont âgé-e-s de 5 à 11 ans. Le nombre d'enfants engagé-e-s dans des activités particulièrement dangereuses a augmenté de

6,5 à 79 millions entre 2016 et 2020. Ce travail met en danger leur sécurité ainsi que leur santé physique et mentale.

## Un-e enfant sur trois n'est pas scolarisé-e

La routine quotidienne qui les accable ne lèse toutefois pas que leur santé à long terme. Elle affecte également leur éducation. Près de 28 % des enfants au travail âgé-e-s de 5 à 11 ans et 35% de ceux âgé-e-s de 12 à 14 ans ne sont pas scolarisé-e-s. Tout cela limite leurs perspectives et conduit au cercle vicieux de la pauvreté et du travail des enfants qui dure pendant des générations. Les enfants travaillent dans les fabriques, les mines ou l'agriculture. 70% sont employé-e-s dans le secteur agricole, 20% dans le secteur des services et 10 % dans l'industrie.

L'augmentation du travail des enfants a été particulièrement flagrante en Afrique subsaharienne. Depuis 2016, la région accuse un bond de 16,6 millions d'enfants au travail, ce qui représente plus du double de la croissance mondiale au cours de la même période.

## Ce qu'exige l'OIT

En publiant ce rapport, l'OIT appelle les gouvernements et les banques internationales de développement à donner la priorité aux investissements dans les programmes qui sortent les enfants du travail pour les remettre à l'école, ainsi que dans les programmes de protection sociale qui aident les familles à garder leurs enfants hors du travail.

Le rapport prévient qu'à l'échelle mondiale neuf millions d'enfants supplémentaires risquent d'être poussés vers le travail d'ici à la fin de 2022 en raison de la pandémie. Un modèle de simulation montre que ce chiffre pourrait atteindre 46 millions s'ils n'ont pas accès à une couverture de protection sociale indispensable.

Les chocs économiques supplémentaires et les fermetures d'école liés au COVID-19 signifient que les enfants déjà astreints au travail des enfants risquent de travailler davantage ou dans des conditions dégradées. D'autres pourraient être contraints aux pires formes de travail des enfants en raison des pertes d'emplois et de revenus au sein des familles vulnérables.

Nous perdons du terrain dans la lutte contre le travail des enfants et l'année qui vient de s'écouler n'a pas rendu ce combat plus facile», a déclaré la Directrice générale de l'UNICEF, Henrietta Fore. «Avec la seconde année de confinement global, de fermetures d'école, de perturbations économiques et de réduction des budgets nationaux, les familles sont réduites à des choix déchirants.»

L'appel du directeur de l'OIT Guy Rider est clair comme de l'eau de roche: «Nous sommes à un moment charnière et beaucoup dépend de notre réponse. Le moment est venu de renouveler notre engagement et notre énergie pour passer ce cap et briser le cycle de la pauvreté et du travail des enfants.»

## Briser le cercle vicieux

**Beaucoup d'enfants ne vont pas ou de manière irrégulière à l'école. C'est un cercle vicieux : sans éducation, les enfants n'ont aucune chance de sortir de la pauvreté une fois adultes. S'il est réjouissant de constater que le nombre d'enfants travailleurs a diminué ces dernières années, la pandémie de coronavirus risque de réduire ces efforts à néant. Voici des revendications concrètes :**

- Une protection sociale adéquate pour toutes et tous, y compris des allocations familiales universelles.
- Augmentation des dépenses en faveur d'une éducation gratuite et de qualité et de la

réinscription de tous les enfants, y compris celles et ceux qui n'étaient pas scolarisé-e-s avant le COVID.

- Promotion d'un travail décent pour les adultes afin que les familles ne doivent plus compter sur les enfants pour générer le revenu familial.

- Lutte contre les normes genrées et la discrimination qui conditionnent le travail des enfants.

- Investissements dans des systèmes de protection de l'enfance, le développement de l'agriculture, les services publics ruraux, les infrastructures et les moyens de subsistance.



## LA CARAVANE PASSE ET AURORE RESTE DE MARBRE

Olivier Vogelsang

Lausanne – Aurore, la statue de Milo Martin à Saint-François sera restée de marbre pendant cette pandémie. Elle a vu passer les grèves des femmes ou encore les manifestants climatiques sans jamais se voir affubler d'un masque ou d'une autre

distinction, hormis ses ongles toujours peints en rouge avec soin. Aujourd'hui, alors que nous voyons peut-être la lumière au bout du tunnel, une palissade du chantier du cinéma Capitole la cache un peu du regard des passants.

Né à Genève en 1966, Olivier Vogelsang est reporter-photographe depuis plus de 25 ans. Ses images sur les conflits civils dans les Balkans, au Proche-Orient et en Afrique lui ont valu plusieurs distinctions. Son travail est à voir sur [www.disvoir.net/](http://www.disvoir.net/)

?

## QUIZ

Es-tu  
incollable?**1. L'USS et le SEV appellent à manifester le 18 septembre à Berne.****Quel en est le thème central?**

- a. La prévoyance vieillesse
- b. La hausse de la durée des RHT
- c. Le référendum sur l'abolition du droit de timbre

**2. A combien sont estimées les pertes liées à l'abolition du droit de timbre ?**

- a. A plusieurs centaines de millions de francs
- b. A plus d'un milliard de francs
- c. A plus de 10 milliards de francs

**3. La pétition du SEV pour sauver les FVP a porté ses fruits. Combien de signatures le SEV avait-il récoltées ?**

- a. Plus de 15 000 signatures
- b. Plus de 20 000 signatures
- c. Plus de 26 000 signatures

**4. Dans quel organe du SEV Mathieu Gavin siège-t-il ?**

- a. Au comité SEV
- b. A la conférence CCT
- c. A la Commission de la jeunesse

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 24 août 2021**.

Par e-mail: [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch)

Sur internet: [www.sev-online.ch/quiz](http://www.sev-online.ch/quiz)

Par carte postale: SEV, Quiz, Postfach, 3000 Bern 6

Le/la gagnant-e sera tiré-e au sort parmi les bonnes réponses et remportera **des bons d'achats de livres d'une valeur de 40 fr.**

Son nom sera publié dans le prochain numéro du journal. Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

**Solution du quiz N°8/2021: c/b/a/d**

C'est Jacky Rod, Préverenges, membre de la PV Vaud, qui remporte des chèques Reka d'une valeur de 40 francs.

## SUR LES TRACES DE ...

# Mathieu Gavin, formateur et mécano Infra



Mathieu Gavin devant une des locomotives qu'il conduit, un Tm234-4, et qu'il utilise pour l'entretien.

Yves Sancey  
[yves.sancey@sev-online.ch](mailto:yves.sancey@sev-online.ch)

**A 30 ans, Mathieu Gavin adore la variété qu'offre son travail entre la conduite en cabine, l'organisation logistique et les responsabilités sur les chantiers. Comme formateur, il aime transmettre ce savoir. Délégué syndical, il se bat pour la reconnaissance à sa juste valeur des compétences nécessaires à son métier de mécanicien de loc Infra.**

A mon arrivée à la gare d'Yverdon, il m'est facile de repérer Mathieu Gavin sur le quai, avec sa salopette et son casque orange. Sa dernière tâche de la journée, c'est de faire le plein d'une des locomotives qu'il conduit à Infra. Elle est flambant neuve. C'est un Tm234-4, moteur diesel, deux essieux. Il l'utilise pour les petits travaux, comme le changement de rail. Mathieu me le fait visiter et m'explique comment se pilote un tel engin. Détenteur d'un permis B 100, il conduit d'autres machines limitées à 100 km/h, comme les Am, des locomotives plus lourdes utiles pour les réfections des voies (ballast, traverses et rails). S'il est mécanicien de loc Infra à 40%, il est aussi formateur pour les aspirant-e-s à la conduite à 60%.

Pour lui, il n'y a pas plus varié que ce métier

qu'il exerce depuis 9 ans. Il peut être en cabine à rouler et ne faire que de la ligne pendant deux heures. Il peut se retrouver de nuit arrêté sur un chantier et faire de l'informatique et tout le côté administratif, dans sa cabine. Il peut travailler dehors et donner un coup de main. A l'occasion, il peut aussi être accompagnateur, protecteur, chef sécurité ou même responsable de petits chantiers. « Nous sommes des logisticiens de la voie réséme-t-il. Il y a toute une partie logistique, organisation et toute une partie conduite de train. Ce sont vraiment les deux facettes du métier. Nous amenons le matériel, nous organisons les papiers, les expéditions avec des programmes informatiques. On a donc tout un aspect planification. C'est particulier et c'est ce que je trouve intéressant dans notre métier. Typiquement, demain, je dois aller à Moudon. C'est à moi de penser qu'on ne peut pas forcément y circuler facilement parce que c'est de la voie unique. » La nuit c'est l'entretien et le jour il circule pour transiter. C'est de plus en plus compliqué. Les sillons deviennent rares la journée.

Mathieu n'aurait pas du tout envie de changer de métier. Les avantages ? « Quand on a terminé plus tôt notre nuit de travail, nous pouvons déjà nous préparer pour le lendemain. Il n'y a pas toujours un horaire précis à suivre. Cette souplesse demande de l'ingéniosité pour trouver

souvent seul des solutions. » Il trouve que toutes ces responsabilités mériteraient une meilleure reconnaissance par les CFF. C'est pour cela qu'il a accepté cette idée de portrait. « C'est important qu'on parle de ce métier parce que, derrière leur drôle de machines, mes collègues ont plein de compétences de logique, de logistique, ils connaissent les voies et ce n'est pas vraiment mis en avant. Je suis toujours surpris de leur débrouillardise. Le jour, la nuit, les trains circulent. Mais si on savait tout ce qu'il y avait eu en amont pour que tout fonctionne... J'aime bien ce côté un peu là dans les entrailles de la machine. »

Ces derniers mois, le projecteur a été beaucoup mis, et à juste titre, sur la pénurie de mécanicien-ne-s de loc. Il serait temps, selon lui, que les préoccupations à Infra soient aussi un peu plus dans la lumière et les compétences reconnues. « Cela veut dire avoir le même salaire qu'un mécanicien de ligne Voyageur qui a une progression salariale deux fois plus rapide. A même travail, même salaire, même classe. On a bien les mêmes exigences. Et nous, nous avons toute cette partie logistique. »

Le parcours de vie de Mathieu explique sans doute sa capacité à s'adapter à une activité un peu aléatoire. Avec le divorce de ses parents postérieurs, il a déménagé de très nombreuses fois, « une bonne école de vie pour se débrouiller ! »

Avec des points d'ancrage à Morrens (VD) où il a vécu sa petite enfance et où il vit depuis deux ans avec sa compagne qu'il a rencontrée en Iran, Yverdon où il a fait toutes ses écoles et le Valais. Peinant à trouver un apprentissage en informatique, alors sa passion, une conseillère en orientation lui souffle la piste de la logistique. Après quelques stages, il commence un apprentissage chez Login. Il y découvre la manœuvre et la conduite des trains chez Cargo avant d'être engagé chez Infra.

Un des arguments qui le convainc d'adhérer au SEV c'est l'assurance de protection pour n'importe quel accident ferroviaire : « ça m'avait parlé ! » Il est pour un rapport actif au syndicat. « C'est pour ça que je suis devenu délégué à la Conférence CCT, parce qu'avant de critiquer, je veux faire partie du truc. » Bien sûr, il est un peu déçu de ne pas avoir pu obtenir autant qu'il l'aurait voulu pour ses collègues.

Pour se ressourcer, Mathieu aime voyager, en train en Europe. Il s'adonne à la course à pied, au VTT. Il écoute beaucoup de musique. Sa dernière découverte : Altin Gün qui allie rock occidental et musique traditionnelle turque. Il s'intéresse à la géopolitique et lit beaucoup de journaux. Pour former les autres, il faut aussi savoir être soi-même curieux et avoir soif d'apprendre. Des qualités qui ne manquent pas à Mathieu !

## MODERNITÉ

Bertschy

