



SEV N°12

Le journal du Syndicat du personnel des transports



SECURITRANS

De nettes avancées



p. 2

ÉDITO de Christian Fankhauser,
vice-président SEV

Vers une solution de branche ?



p. 9

Les métiers des transports en commun sont passionnants et c'est une fierté pour nos collègues d'assurer leur part du service public. Trois défis majeurs devront toutefois être rapidement relevés tant pour les entreprises que pour le personnel. Le départ à la retraite de la génération du baby-boom demandera de rendre ces métiers attrayants auprès des jeunes pour éviter un risque de pénurie. La pénibilité de la conduite qui a des conséquences sur la santé demande une solution de branche pour de la réinsertion, de la formation continue et des reconversions professionnelles. Enfin, la numérisation inexorable du monde du travail met au défi l'employabilité de nos collègues avec des métiers qui changent, voire disparaissent. Là aussi, des mesures de formation en cours d'emploi pourraient être judicieuses.

Sur ces thématiques, différents textes ont égrené les numéros de ce journal depuis le début de l'année. Dans ce numéro, vous trouverez en page 9 de quoi alimenter cette réflexion en découvrant comment le secteur de l'industrie des machines s'est doté d'un fonds paritaire alimenté par une contribution professionnelle qui finance une passerelle 4.0 pour une requalification en cours d'emploi de salariés adultes. Confrontés à des défis similaires aux nôtres, l'industrie a trouvé une réponse de branche prometteuse.

Pour trouver des solutions d'avenir, le SEV lance la discussion. Le 5 novembre, il a invité autour d'une table ronde différents acteurs du transport dont un certain nombre d'ETC. Si les problèmes sont connus et les constats clairs, il faut réfléchir maintenant ensemble aux solutions que l'on peut se donner pour qu'employé-e-s et employeurs y gagnent.

Tant l'exemple des CFF, un des principaux employeurs de Suisse, que celui des machines sont inspirants. La CCT CFF, négociée avec le SEV, prévoit un mécanisme de réorientation professionnelle en cas de réorganisation ou rationalisation et de réinsertion professionnelle pour des raisons de santé. Une convention relative à la garantie de l'employabilité dans le cadre de la transition numérique complète le dispositif. Les solutions de l'industrie des machines pourront également servir de pistes de réflexion pour que le secteur du transport se dote également d'une solution de branche, au niveau local, cantonal ou national.

Ce n'est qu'à cette échelle que tant les CFF et l'industrie ont pu trouver des solutions qu'une ETC, avec moins de moyens et de postes, ne peut proposer facilement à son personnel.

Vice-présidence

Valérie Solano élue à l'unanimité-
à la vice-présidence du SEV

3

Pénurie de mécano

Trains supprimés en Romandie: les
CFF doivent former plus de personnes

5

Angle droit

Certificat, tests et vaccination
obligatoires sur la place de travail: quid?

7

Référendum déposé!

Près de 70 000 signatures contre la suppression du droit de timbre ont été officiellement remises le 5 octobre à la Chancellerie fédérale. Cette arnaque coûterait au moins 250 millions de francs par an. Et ce n'est pas tout: de nouveaux privilèges d'une valeur de plus de deux milliards de francs sont prévus pour les entreprises. Enfin, seules 55 grandes entreprises environ bénéficieraient de ces nouveaux privilèges.

Trafic régional

Comme annoncé dans notre dernière édition (p. 2), mais avec quelques jours de retard, le Conseil national a approuvé le 30 septembre par 173 voix contre 3 le crédit d'engagement de 4,35 milliards de francs demandé par le Conseil fédéral pour les transports publics régionaux. Si le Conseil fédéral identifie un déficit de financement, il peut demander des crédits supplémentaires en 2023.

Grève générale

Un mémorial en souvenir de la Grève générale de 1918, créé par Pavel Schmidt, sculpteur et artiste de Bienne, sera inauguré le **12 novembre à 17h** à la Place du Marché-Neuf à Bienne. Y prendront la parole: Jesus Fernandez, ancien président de l'Union syndicale Bienne-Lyss-Seeland, Pavel Schmidt, Pierre-Yves Maillard, président de l'USS et Erich Fehr, maire de Bienne. Un accompagnement musical sera aussi de mise.

Primes maladie

Les primes d'assurance-maladie baisseront en moyenne de 0,2% en 2022. Mais cette annonce de l'Office fédéral de la santé publique (OFSP) ne doit pas masquer une réalité plus fondamentale: la charge des primes d'assurance maladie pour les familles est déjà beaucoup trop élevée et continue d'augmenter, notamment dans le contexte de baisses des revenus. Avec l'initiative populaire des syndicats et du PS pour un allègement des primes-maladie, le financement de l'assurance de base pourrait ainsi reposer sur des bases socialement et économiquement viables. (USS)



Les travailleurs de la protection des chantiers (casque blanc) travaillent souvent de nuit et dans des lieux éloignés, accessibles uniquement en voiture.

PROTECTION DES CHANTIERS

Améliorations de taille pour les collègues de Securitrans

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Pour les quelque 600 employé-e-s de la Protection des chantiers de Securitrans SA qui vont être intégré-e-s au 1er janvier à la division Infrastructures des CFF, le SEV a pu obtenir des améliorations lors de négociations très dures. Au coeur des discussions: la caisse de pensions et les salaires.

Pour pouvoir parvenir à un accord le 21 septembre dernier, quatre séances ont été nécessaires et le SEV a dû arracher chaque détail aux CFF.

Valida et Caisse de pensions

Concernant Valida, le modèle de retraite anticipée des CFF pour les professions avec de grandes charges physiques et des salaires modérés, le SEV a pu obtenir de précieux éléments, de même que pour la caisse de pensions:

- La totalité de la contribution pour Valida sera reprise par les CFF en 2022. 400 collaborateurs et collaboratrices en profiteront. Sans cela, la nouvelle déduction salariale pour Valida aurait signifié une réduction des salaires nets d'un bon pour-cent dès le 1er janvier 2022.

- Les personnes nées en 1962 ou avant recevront un versement complémentaire dans l'avoire de vieillesse de la caisse de pensions. Sinon, en intégrant la Caisse de pensions CFF à court terme, elles auraient pris leur retraite avec des rentes nettement moins bonnes.

Salaires

Etant donné qu'il s'agit d'un changement d'entreprise, les CFF doivent verser en 2022 les mêmes salaires que cette année à tout le personnel de Securitrans. Les CFF ont cependant déjà classifié toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs dans leur système salarial et ont expliqué de manière très transparente que sur les 600 personnes concernées qui deviendront des employé-e-s CFF, 480 peuvent être intégrées sans perte salariale dans le système CFF. Ce sont donc 120 personnes qui, selon les salaires mesu-

rés en août 2021, ont des salaires au-dessus du système CFF. Parmi ces personnes, 80 pourront très certainement rejoindre une position adaptée en suivant des formations et au passage de l'année de garantie 2022 à l'année 2023, elles ne seront ainsi plus en situation d'excédent salarial. Pour les 40 collaboratrices et collaborateurs restants dont les salaires sont trop élevés par rapport au système CFF, le SEV a obtenu ceci:

- Les collègues né-e-s en 1964 ou avant ont leur salaire net 2021 garanti jusqu'à la retraite.

- Pour celles et ceux qui seront au-dessus du niveau CFF à fin 2022, 75% de la différence entre le salaire actuel et le nouveau salaire CFF plus bas sont garantis en 2023 et 50% en 2024. Les CFF voulaient tout d'abord baisser les salaires directement au 1er janvier 2023 à 50% de la différence.

Négociations difficiles

«Les négociations furent difficiles, les CFF campaient sur leurs positions et ne voulaient pas faire de concessions», déclare la vice-présidente du SEV Barbara Spalinger. «Le calendrier serré était une pression supplémentaire car les personnes touchées devaient signer leurs nouveaux contrats d'engagement jusqu'au 30 septembre au plus tard et devaient donc savoir une semaine avant environ sur quelles conditions elles pouvaient compter, ajoute le secrétaire syndical Urs Huber. Dans les contrats et les autres documents que ces personnes ont reçus à la mi-août seulement il y avait encore beaucoup d'éléments à clarifier. Et lors des négociations j'ai eu à plusieurs reprises des doutes sur les capacités de la délégation CFF à comprendre véritablement les problèmes du personnel.»

Les collaboratrices et collaborateurs à l'aube de la retraite se sont trouvés particulièrement pressés par le temps. «Ils ont dû prendre jusqu'à fin septembre des décisions importantes pour leurs futurs rentes» explique Peter Käppler, président central AS, qui a aussi participé aux négociations de même que Jan Weber, président central BAU.

Le SEV ne peut ni comprendre, ni accepter

que les CFF aient inclus les allocations régionales dans le salaire de base pour beaucoup de collaboratrices et collaborateurs: afin de ne pas devoir payer plus de salaire au personnel qui travaille sur un site cher comme Genève, les salaires de base ont été abaissés du montant de l'allocation régionale. En conséquence, l'allocation régionale qui a normalement un rôle de tampon sur les sites plus chers n'a plus aucun effet, au contraire cela amène des salaires plus bas dans les contrats. «Les CFF ont ainsi perverti la signification de l'allocation régionale», déplore Urs Huber. Le SEV examine les possibilités d'interventions sur le plan juridique.

Certains changements de lieux de travail à court terme sont également problématiques, surtout ceux qui représentent jusqu'à 2½ heures de déplacements supplémentaires pour se rendre au travail, par exemple pour les personnes qui travaillaient à Sion et se retrouvent à Renens. Là il faut encore trouver de meilleures solutions.

CCT CFF et LDT amènent des avantages

Etant donné que l'année 2022 sera placée sous le signe des garanties pour tous et que les employé-e-s pourront examiner en toute quiétude s'ils veulent ou non rester aux CFF, c'est avec la conscience tranquille que le SEV peut leur recommander de signer leurs nouveaux contrats d'engagement. «La CCT CFF amène aux anciens employés Securitrans certains avantages, en particulier la protection contre le licenciement pour raison économique, conclut Barbara Spalinger. L'imputation du temps aussi sera optimisée grâce à la CCT CFF et à la Loi sur la durée du travail (LDT).»

Le SEV reste vigilant et suivra avec attention le passage 2022/2023. Il est déjà intervenu au niveau des contrats qui comportaient des erreurs et est encore en discussion avec les CFF sur divers thèmes. Parmi ceux-ci l'utilisation, non dogmatique espérons-le, de véhicules pour le chemin du travail qui arrangent le personnel mais bien sûr aussi l'entreprise. Le SEV continue de soutenir ses membres en prodiguant des conseils, et par ses interventions.

DANIELA LEHMANN répond

« Fixer un objectif ambitieux pour le transfert modal »

Le Conseil des Etats a accepté le postulat «Avenir du transport de marchandises» qui pose beaucoup de questions au Conseil fédéral et exige de lui un rapport d'ici la fin du premier trimestre 2022 au plus tard. Qu'en pense le SEV?

Nous pouvons nous satisfaire du fait que le Conseil fédéral reçoive le mandat d'établir un rapport sur l'orientation future de la politique de transport des marchandises. Il serait toutefois judicieux de prendre en considération les questions de la Commission des transports en fixant un objectif ambitieux pour le transfert du trafic de la route au rail.

Si l'on veut prendre au sérieux les cris d'alarme régulièrement lancés par le Conseil mondial du climat qui demande que l'on s'attaque rapidement au changement climatique en unissant toutes nos forces, alors il faut fixer un objectif de transfert du trafic dans le transport des marchandises également. Il est impératif, et le SEV ne doit pas être le seul à le penser, de doubler la part du rail dans l'ensemble du transport d'import-export et dans le

trafic intérieur des marchandises d'ici 2050.

En cessant de nous focaliser sur l'autonomie financière prescrite par la loi pour le trafic marchandises et en nous concentrant plutôt sur l'extension de la part du rail, nous pourrions faire sérieusement bouger les choses en matière de trafic marchandises. Nous n'aurons alors plus besoin de nous demander combien de points de desserte devront encore être fermés pour permettre au trafic marchandises par le rail de sortir des chiffres rouges. Au lieu de cela, nous pourrions nous concentrer sur la recherche de mesures permettant d'augmenter le volume transporté par rail. Afin de pouvoir esquisser un transport ferroviaire des marchandises porteur d'avenir, l'idée d'une desserte de base par rail suffisante et étendue à l'ensemble du territoire doit être acquise. Ceci permettra au trafic marchandises d'être considéré comme partie intégrante du service public et de bénéficier (si nécessaire) des deniers publics.

Daniela Lehmann coordonne la politique des transports au SEV. Pose tes questions au SEV en écrivant à journal@sev-online.ch

COMITÉ SEV

Valérie Solano élue vice-présidente – à l'unanimité

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Une élection d'un membre de la direction syndicale incombe habituellement au Congrès sauf lors d'années où il ne se réunit pas. Vendredi 24 septembre, le comité a élu - à l'unanimité - Valérie Solano à la vice-présidence du SEV pour le 1er janvier 2022. Elle succédera à Barbara Spalinger qui aura été en fonction 20 ans durant. Retour sur cette élection pleine d'émotions.

Il est à peu près 10h30 lorsque Valérie rentre dans la salle où siège le comité SEV. C'est la standing ovation! Le comité vient de délibérer après l'avoir auditionnée. L'émotion est palpable. Soulagée après avoir répondu aux questions pertinentes du comité en allemand, la Genevoise Valérie Solano sait que maintenant la tâche ne sera pas des plus simples, mais elle se sent prête «à relever ce très gros défi. Dans le monde agricole où j'ai grandi, je prends avec moi une valeur fondamentale: ne pas faire de promesses.» Au sein du comité, on lui a pourtant demandé quelles

seraient ses recettes pour améliorer le recrutement: «Il faut se fixer des objectifs chiffrés mais pour les atteindre, il faut compter cinq ans pour y parvenir. Nous devons prouver qu'être membre vaut plus la peine que de ne pas l'être. Ce n'est donc pas aujourd'hui que je vais donner un chiffre. D'ailleurs je ne le fixerai pas seule, mais avec les sections et les sous-fédérations.»

Cette proximité avec la base, ce travail sur le mandat des employé-e-s «qui connaissent le problème» a guidé la secrétaire syndicale genevoise tout au long de son parcours professionnel. A ceux et celles qui auraient pu la voir trop radicale après la grève aux tpg de 2014, elle rappelle ceci: «Mon rôle a été d'accompagner les collègues des tpg - les travailleurs et travailleuses - de les soutenir dans leur combat, pas de les mener. Il aurait été impossible de faire grève seule, ni de la leur ordonner. Cette lutte, c'était la leur!»

La secrétaire syndicale a convaincu le comité pour l'ensemble de son parcours. Libraire de formation qui a ensuite obtenu une licence en sociologie, elle a expliqué pourquoi son parcours était une chance: «J'ai été libraire et j'ai eu beaucoup de plaisir dans mon travail. J'ai aussi connu un

licenciement abrupt parce que je me plaignais de mes conditions de travail. Cette réalité du travail m'a parfois manqué à l'Université où certains chercheurs et chercheuses n'ont pas idée de ce que signifie avoir un chef ni d'avoir une famille et de ne pas pouvoir perdre son travail.» Elle sait ce qu'est être travailleuse tout en ayant aussi les outils de lecture de la partie «adverse»: «Pour négociateur, il est impératif de connaître les outils et les rôles de chaque partie.»

Mais pour obtenir les meilleures conditions de travail, elle s'appuiera sur ses capacités d'écoute et ses compétences à mettre les gens ensemble. «Il n'y a pas que les tpg. Lorsque j'ai débuté à Genève il y a dix ans, nous manquions de personnes de confiance au Centre de maintenance CFF ou parmi le personnel de nettoyage. Aujourd'hui, nous sommes bien implantés grâce au travail de terrain, grâce au savant mélange entre l'appareil professionnel et les militant-e-s.»

Valérie Solano, du haut de ses 54 ans, sera la première femme romande à entrer dans la direction syndicale. Elle y prendra aussi avec elle Léman Express «dossier qui n'est pas fini». Le plus grand réseau transfrontalier d'Europe a offert des défis techniques, mais aussi de cultures syndicales, comme d'entreprises avec comme enjeu le respect des conditions de travail et l'évitement de la potentielle sous-enchère salariale.

Au sein de la direction, elle rejoindra donc le président Giorgio Tuti, le chef des Finances Aroldo Cambi et Christian Fankhauser, l'actuel vice-président en charge des ETC avec qui elle formait un duo de choc au sein du secrétariat régional romand. Ils avaient notamment fait la paire dans un renouvellement de CCT aux transports publics lausannois très dur ou travaillé de concert pour les sondages sur la santé au travail dans la branche Bus. Cette complicité fera suite à celle liant Barbara Spalinger à Giorgio Tuti, lequel n'a pas manqué d'ailleurs de le souligner: «Une page se tourne et nous aurons l'occasion de remercier Barbara comme il se doit, mais je profite de cette élection pour souligner combien la collaboration a été bonne durant toutes ces années au sein de la direction: on s'appelle presque chaque jour, même le week-end, pas vraiment un bon exemple, a-t-il souri. Mais je peux déjà dire que tu as tout donné dans ta fonction par ton engagement sans faille.» S'adressant à Valérie, il lui a souhaité la bienvenue. «Je me réjouis de travailler avec toi! Tu aimes cette proximité avec les gens. Au SEV, c'est primordial!»

Il reste moins de trois mois avant l'entrée en fonction le 1er janvier 2022 et la reprise des dossiers CFF. Le défi? «Parfaire mon allemand que j'avais pu approfondir il y a deux ans lors d'un séjour prolongé à Berlin.»



Valérie Solano laissera notamment la section tpg pour reprendre les dossiers CFF.

© LUCIEN FORTUNATI / TRIBUNE DE GENÈVE

Cinq ans après les «Panama Papers», les nouvelles révélations du Consortium international des journalistes d'investigation (ICIJ) montrent à quel point la Suisse continue de faciliter l'évasion fiscale et le blanchiment d'argent. Plus d'un tiers des sociétés offshore créées par le cabinet panaméen Alcolgal sont liées à des avocat-e-s, fiduciaires et autres conseillers helvétiques. Une action en ligne lancée par Public Eye demande aux autorités de combler sans attendre les lacunes législatives qui permettent de telles pratiques.



Le président du SEV Giorgio Tuti sera une nouvelle fois candidat à la présidence du secteur rail de l'ETF lors du congrès qui aura lieu au mois de mai 2022 à Budapest. Giorgio Tuti préside les syndicats européens du secteur ferroviaire depuis son élection en 2017. Sa candidature a été validée à l'unanimité par le comité SEV du 24 septembre. Les membres du comité SEV considèrent que c'est une chance pour notre syndicat d'avoir notre président à la tête des cheminot-e-s européen-ne-s.



Giorgio Tuti lors de la manifestation Fair Transport de l'ETF en 2019.

ANNÉE EUROPÉENNE DU RAIL

Le SEV a accueilli le train spécial de l'UE

Markus Fischer Le 27 septembre, le SEV était présent pour l'arrivée en Suisse du «Connecting Europe Express» avec lequel l'Union européenne attire l'attention sur son «année du rail» et qui fait la promotion des chemins de fer en tant que moyen de transport dans le respect du climat. A cause des différentes largeurs de voies des réseaux nationaux, ce sont en fait trois trains qui circulent. Le SEV a accueilli le CEE peu après la frontière allemande, à l'entrée de la gare de Schaffhouse, avec des drapeaux SEV et ETF (Fédération européenne des travailleurs et travailleuses des transports) – puis le soir à Berne avec une banderole de 18 mètres de long sur laquelle on pouvait lire «Public Transport for Future».

Par ses actions, le SEV a voulu souligner que l'extension ferroviaire nécessaire pour contribuer à résoudre le problème climatique n'est possible qu'avec des collaboratrices et collaborateurs en nombre suffisant, disposant d'une formation adéquate et d'une bonne motivation. «Il ne faut pas seulement investir dans le béton et l'acier mais aussi dans le personnel», a prévenu dans son discours Giorgio Tuti, président SEV et président de la



L'accueil du SEV à la gare de Berne.

section Rail de l'ETF, à l'attention des illustres passagers issus des autorités et du politique – parmi eux notre ministre des Transports Simonetta Sommaruga – montés à bord du CEE entre Zurich et Berne (voir vidéo).

Sous-effectifs menaçants

D'ici 2035, environ 40 % des cheminots européens seront partis à la retraite. Les entreprises de chemins de fer doivent ainsi être des employeurs attrayants, en particulier pour les jeunes employés et

surtout pour les jeunes femmes car actuellement en Europe, la part de femmes parmi le personnel des chemins de fer se situe en-dessous de 20%.

Pour voir la vidéo de l'accueil du train spécial et les positions du SEV par Giorgio Tuti, il suffit de scanner le QR code.



PARTENARIAT SOCIAL

Il faut mieux inclure le personnel de Cargo

SEV Les syndicats et les entreprises forment le partenariat social. La CCT en est la base contractuelle: elle règle collectivement les conditions de travail et « tout ce qui va avec ». C'est dans l'intérêt des deux parties: l'employeur n'a pas à consacrer du temps à la clarification individuelle d'innombrables questions, et les employé-e-s ont une voix collective dans le syndicat pour représenter efficacement leurs intérêts, qui est indépendante de l'employeur.

Dans le cas des réorganisations, la situation n'est pas toujours aussi claire. Même si une décision de réorganisation relève de la responsabilité de l'entreprise, nous cultivons depuis des années un droit de participation dans le cadre du partenariat social avec les CFF, à savoir la «procédure de consultation selon les directives pour les réorganisations centrales le personnel». Les directives ont été révisées cette année avec CFF Cargo.

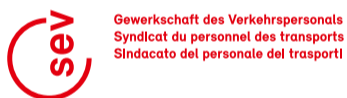
Un point central de la discussion a été de savoir quand une réorganisation est considérée comme «centrale pour le personnel» et nécessite donc une procédure de consultation – et quand elle ne l'est pas. «Au cours du processus, nous avons pu faire en sorte que l'aspect «central» pour le personnel ne

comprene pas seulement la suppression de postes, mais aussi des «changements significatifs dans les tâches», explique Philipp Hadorf, secrétaire syndical chargé des négociations.

13 gagnants

Quelque 450 collègues ont rempli le sondage concernant la CCT Cargo. Cette bonne participation offre au SEV une bonne vue d'ensemble de la situation et des besoins du personnel de Cargo, notamment en vue des négociations CCT à venir. L'analyse des résultats est en cours et nous en publions l'essentiel prochainement. En attendant, voici les vainqueurs du concours lié au sondage: Flavio Brühwiler, Olten; Vincenzo Rizzo, Casnate con Bernate/I et Jürgen Zipfel, Binningen remportent 300 fr. de chèques Reka. Beat Bosshard, Gerlafingen; Werner Ehrbar, Ermatingen; Pierre-André Grandjean, Morges; Patrick Gregori, Morbio Inferiore; Roberto Mossi, Cadenazzo; Daniel Müller, Oberembrach; Abdurrahman Oymak, Rapperswil; Alexandre Schwab, Rueyres-les-Prés; Markus Stehrenberger, Döttingen; Michael Stiller, Sierentz/F reçoivent 30 fr. de bons d'achat pour le shop SEV.

ANNONCE



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 cherchons selon entente un/e

Secrétaire syndical/e à 70 % pour notre secrétariat régional de Genève

En tant que nouvelle collaboratrice / nouveau collaborateur, vous traitez les dossiers syndicaux et relatifs aux conventions collectives de travail dans le domaine des entreprises de transports publics. Vous préparez les négociations, vous dirigez les délégations de négociation, vous accompagnez les cas particuliers lors de conflits professionnels et soutenez nos militants des sections dans leurs activités. Vous menez des contacts de manière autonome avec les employeurs et les autorités publiques et politiques cantonales.

Après votre formation, vous avez acquis une expérience professionnelle de plusieurs années dans une entreprise de transports publics ou dans une organisation sans but lucratif. Vous savez négocier, êtes capable d'imposer votre point de vue et disposez d'une aptitude à la communication. Vous êtes en mesure d'organiser vous-même votre travail, êtes apte à travailler en team, avez une bonne résistance au stress et arrivez à garder votre sang-froid dans toutes les situations. Des notions de droit du travail et des assurances sociales seraient un atout. Des connaissances en matière de politique des transports et de politique syndicale sont requises. Une expérience dans la gestion de projets et la direction de négociations est vivement souhaitée.

Vous êtes prêt/e à vous investir pour défendre les intérêts de nos membres. De langue maternelle française avec de bonnes connaissances de l'allemand, vous vous exprimez par écrit dans un style sûr et n'avez aucune crainte à vous produire en public.

Nous vous offrons une activité variée dans un environnement professionnel stimulant avec un climat de travail agréable et des conditions d'engagement modernes.

Ce poste vous intéresse-t-il ? Angela Meili (angela.meili@sev-online.ch), cheffe du personnel, prend volontiers acte de votre candidature complète adressée par courrier électronique.

Pour de plus amples renseignements, vous pouvez contacter Monsieur Christian Fankhauser, vice-président SEV, tél. 031 357 57 57.

Vous trouvez des informations sur le SEV en consultant notre site internet: www.sev-online.ch

ANNONCE



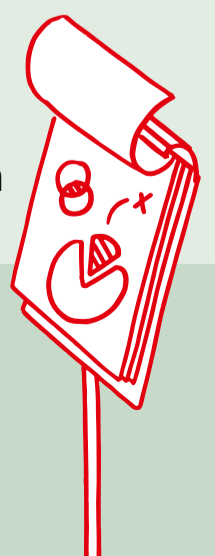
Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

Inscris-toi dès maintenant en ligne aux cours Movendo 2022!



sev-online.ch/coursdeformation

MOVENDO
L'Institut de formation des syndicats



PERSONNEL DE LOC

La LPV exige plus des CFF - formation plus complète sur les rails

Markus Fischer et Vivian Bologna
journal@sev-online.ch

La pénurie de mécanicien-ne-s engendre la suppression de l'offre et la LPV exige plus d'efforts dans la formation du personnel des locs. Malgré ces mauvaises nouvelles, il y a aussi du positif avec la nouvelle formation à venir (ZWALP).

En Suisse romande, le mardi 27 septembre aura marqué les esprits. De nombreux trains annulés dans l'Arc lémanique et des temps de trajets rallongés pour les usagers. La situation n'a guère surpris le SEV et la LPV, la sous-fédération des mécanos, qui exigent que les CFF redoublent d'efforts pour former de nouveaux mécaniciens et mécaniciennes. Le changement d'horaire de décembre s'annonce critique. «Les erreurs de planification se font sentir en particulier en Suisse romande et dans la région genevoise, car au plus fort de la pandémie, le Léman Express n'avait pas de cadence au quart d'heure. Or maintenant, cette cadence est de mise, mais la situation va empirer au changement d'horaire de

décembre. Il y aura la cadence au quart d'heure entre Cossonay-Penthalaz et Lausanne, si bien que le personnel de locomotive de Lausanne ne pourra pas dépanner à Genève», explique la présidente LPV Hanny Weissmüller. Le personnel est épuisé et tombe malade privant les CFF des maigres ressources humaines restantes. Pour le secrétaire syndical Jürg Hurni, les CFF doivent absolument augmenter leurs efforts en termes de recrutement. Le manque de planification et de vision à long terme est pointé du doigt par la LPV dans sa dernière info aux membres.

La SEV-LPV a conservé une étude préliminaire des CFF datant de 2005 dont le titre est «40 Plus». Cette étude préliminaire annonçait une tendance claire, déjà à l'époque: une hausse continue de l'âge moyen et pas seulement parmi le personnel des locs; une baisse simultanée et constante des compétences, surtout à cause des départs à la retraite qui étaient prévisibles et dont les postes devaient être repourvus par de jeunes employé-e-s. Selon les CFF, grâce à l'offensive en cours en matière d'engagements, l'effectif des mécanicien-ne-s de locs devrait se trouver le printemps prochain à une centaine de

personnes au-dessus des besoins sur toute la Suisse. Pour la LPV, le compte n'y est pas: d'ici le printemps prochain, 200 aspirant-e-s mécanicien-ne-s auront terminé leur formation d'ici le printemps prochain. A ce nombre il faut déduire:

- le personnel des locs de plus de 60 ans qui aura bientôt le dernier examen périodique
- les temps partiels: il y a eu des refus de demandes de travailler à temps partiel avec la promesse que ces demandes allaient certainement être acceptées à la mi 2022
- la réduction des heures supplémentaires
- la réduction des arriérés de temps (Flexa: selon le règlement en vigueur, les demandes pour prendre les jours en 2021 qui ont été repoussées doivent être accordées en 2022)
- les soldes de vacances reportés
- le personnel des locs jeune qui ne désire pas passer le premier examen périodique et qui retourne ainsi dans l'ancienne profession ou qui change de poste à l'interne
- les burn-outs, les maladies
- les personnes qui n'ont pas réussi leur examen de mec cat. B, resp. qui ont arrêté en cours de formation

Au final, la SEV-LPV n'arrive pas à 100 personnes de plus dans les effectifs. Ce calcul vaut pour la Division Voyageurs, mais chez Cargo il y a aussi de graves sous-effectifs pouvant parfois aller jusqu'à -15 mécanicien-ne-s par jour. Les autres catégories de personnel sont aussi concernées et l'étude préliminaire de 2005 le mentionnait déjà!

Une formation plus complète dès 2023

Malgré ces mauvaises nouvelles, signalons que la formation de base du personnel des locs CFF Voyageurs en vigueur aujourd'hui a été élaborée il y a 13 ans et présente des lacunes que le SEV a pointées du doigt depuis bien longtemps déjà: elle est trop limitée au vu de toutes les compétences à acquérir et axée sur certains tronçons et véhicules seulement. En cas de perturbation de l'exploitation ceci peut amener des suppressions de trains, par exemple si le personnel des locs n'a pas toutes les compétences nécessaires ou si l'on ne trouve personne disposant des compétences requises. C'est pourquoi le CEO des CFF veut élaborer une formation plus large.

Dans un premier temps, la formation de base a été adaptée dans le cadre du projet «Seconde formation du personnel des locomotives chez CFF Voyageurs» (ZWALP). Ce projet se nomme ainsi car la formation du personnel des locs est toujours une deuxième formation et doit être précédée d'un apprentissage avec CFC ou d'une maturité. La nouvelle formation devra déboucher sur de nouveaux profils de compétences plus larges. Comme le souligne Marjan Klatt, chef de ressort Voyageurs de la SEV-LPV, la SEV-LPV a insisté pour qu'une enquête soit au préalable réalisée au sein de l'entreprise afin de connaître les besoins effectifs des collaboratrices et collaborateurs de toutes les fonctions concernées. Le premier responsable de projet externe n'a pas tenu compte de notre demande, il a été remplacé par un responsable interne.

D'autre part, de nouveaux rayons d'engagement plus larges ont été élaborés pour les classes de formation, qui comprennent plus de tronçons et de types de véhicules que les rayons actuels et couvrent plusieurs sites. Les huit nouveaux rayons pour les classes comprennent en règle générale plusieurs dépôts du personnel des locs. Par exemple le rayon Centre comprend les dépôts de Bâle, d'Olten et d'Aarau. La formation pratique est dispensée sur les trois sites et grâce au changement de dépôt, il est possible de rouler dans tout le rayon, sur les trois sites.

Pour les engagements sur plusieurs sites ce sont les dispositions CCT déjà en vigueur qui sont applicables, par exemple pour la prise en compte de la durée de trajet supplémentaire en cas d'utilisation de la voiture privée. Le modèle d'occupation approprié continue d'être convenu individuellement. «Il ne peut pas y avoir de dépôt virtuel», souligne Marjan Klatt. Cette nouvelle formation devra débiter à la mi 2023, elle doit tout d'abord être élaborée dans les détails (phase 2 du projet ZWALP). «Jusqu'ici les possibilités de s'exercer et les temps de formation étaient calculés de manière trop juste et ceci doit être amélioré», déclare Marjan Klatt.

Les premières classes qui suivront ce nouveau modèle de formation le termineront à fin 2024. Jusque-là, les CFF comptent également former de manière plus complète le personnel CFF existant, dans le cadre du projet «Avanti».

PUBLICITÉ

Enfin la retraite... et subitement 46 000 francs en moins!

Nombre d'entre nous attendent la retraite avec impatience. Mais en cessant notre activité, nous perdons aussi une part considérable de nos revenus annuels: en moyenne 46 000 francs en Suisse.



«Vous avez la possibilité de réduire cette baisse de vos revenus.»

Tôt ou tard, un déclin se produit chez les personnes exerçant une activité professionnelle: malgré leur carrière, elles réfléchissent davantage à leur re-

traite, période propice à la réalisation de leurs rêves et à de nouveaux objectifs. Mais cette liberté prometteuse a un prix. Faisons le test: à quel montant avez-vous droit de la part de l'AVS? Sur quelles prestations de la caisse de pension pouvez-vous tabler? Avez-vous investi dans votre prévoyance privée, par exemple dans le cadre du pilier 3a? Bénéficiez-vous d'un patrimoine ou d'un

héritage? La situation générale se présente mal. En Suisse, d'après les chiffres des nouvelles rentes de l'Office fédéral de la statistique, chaque habitant doit joindre les deux bouts en se voyant en moyenne privé de la moitié de ce qu'il touchait, soit 46 000 francs. Difficile à croire? Toutes les explications ici: cler.ch/rente

Pour éviter d'avoir à vous serrer davantage la ceinture, demandez-vous comment vous envisagez votre retraite et déterminez quels seront vos revenus et vos dépenses. Certaines d'entre elles disparaîtront, comme les trajets vers votre lieu de travail et les repas à l'extérieur, mais vous vous essaieriez aussi à de nouveaux hobbies parfois onéreux. Souvent, les coûts liés au logement, aux assurances et au foyer restent les mêmes.

Une perspective d'amélioration pour chaque situation

Nous vous donnons une meilleure vue d'ensemble de vos finances lors de votre retraite, principalement en vous présentant des pistes de planification à long terme pour améliorer votre situation future. Peut-être serait-il même judicieux de prendre plus tôt votre retraite? Mettez votre temps à profit et élargissez le champ des possibles en vous entretenant avec nous au plus tôt!

Comme membre du SEV, profitez d'un rabais* unique de 25% sur le conseil fiscal, le conseil successoral ou la planification de la retraite.

À la Banque Cler, vous en avez plus pour votre argent!

En 1927, l'Union syndicale suisse faisait partie de nos fondateurs. Aujourd'hui encore, nous privilégions les relations partenariales avec les associations et syndicats.

Comme membre du SEV, vous bénéficiez de conditions exclusives: p. ex. des hypothèques pour votre résidence principale avec un rabais de 0,2% sur nos taux d'intérêt publiés pour nos hypothèques à taux fixe et à taux variable. Vous obtenez un rabais supplémentaire de 0,1% à partir d'un avoir de 50 000 CHF déposé chez nous.

Pour consulter les autres conditions préférentielles, cliquez ici: cler.ch/sev

Contactez-nous!
0800 88 99 66 et kooperation@cler.ch

*Conditions, dispositions et offre complète sur www.cler.ch/sev

Bank
Banque
Banca

CLER

MIGRATION

Mattia Toto, fier et confiant



Mattia Toto, né en Suisse, parti en Italie, revenu en Suisse.

Peter Moor
journal@sev-online.ch

Alors que se déroule ce 15 octobre la journée de la Migration dédiée à la digitalisation, nous dressons le portrait de Mattia Toto, assistant-clientèle aux CFF.

Mattia est né en 1998 à Berne. En 2004, après la naissance de deux autres garçons, la famille Toto est retournée dans son pays d'origine, l'Italie. «Ma mère est pourtant née en Suisse, où elle a grandi, mais mon père voulait absolument rentrer dans sa patrie», raconte Mattia. La famille est restée huit ans en Italie, et Mattia y a effectué toute sa scolarité. Mais il n'y a jamais été vraiment considéré comme un Italien. «Ils m'appelaient toujours le Suisse», se souvient-il. Toujours dans l'espoir de trouver une vie meilleure, la famille est alors revenue en Suisse. Mais les enfants n'avaient strictement aucune connaissance en allemand. Après deux mois de cours intensifs, Mattia est entré en huitième, à Berne. Au terme de sa neuvième année, ses connaissances en allemand n'ont malheureusement pas suffi pour qu'il puisse se porter candidat à une place d'apprentissage. Il a donc effectué d'abord une année scolaire de préparation professionnelle Pratique et Intégration (API), puis une année de préparation professionnelle Pratique et Formation générale (APF). Il a alors pensé que cela suffirait.

Formation chez Login

Après quelques candidatures infructueuses, il s'est inscrit chez Login pour un apprentissage d'agent en transports publics, mais sans grand espoir. «Auparavant je m'étais présenté à plusieurs reprises dans des entreprises formatrices, mais cela n'avait jamais suffi, raison pour laquelle je n'étais plus très optimiste», poursuit-il. Après avoir passé un test et effectué un stage exploratoire de deux jours, Mattia a finalement décroché un entretien final, qui s'est avéré positif. On lui a donné le choix entre le train et les bureaux, et il a opté pour le train.

Mattia Toto a été stationné à Lucerne, où son apprentissage a suivi son cours. Il a reçu des évaluations positives, et à l'école c'est allé assez bien, même si la langue restait difficile.

Il a finalement terminé son apprentissage avec une moyenne de 4,6. «Je n'étais certainement pas le meilleur, mais pas non plus le plus mauvais», commente-t-il. Au terme de son apprentissage, il a changé de région. «Je voulais absolument mieux apprendre le français et ainsi maîtriser correctement les trois langues nationales. C'est pourquoi je me suis inscrit pour des emplois à Fribourg et à Genève», explique Mattia. Aujourd'hui il est assistant clientèle depuis deux ans; son lieu de travail est Fribourg, mais il continue de vivre chez ses parents, à Berne.

Préférence pour les grandes lignes

Entre-temps, il a suivi avec succès le cours de perfectionnement pour devenir chef de train, et il est actuellement habilité à endosser seul la responsabilité d'un train. Il a opté exclusivement pour le service du matin, ce qui signifie qu'il doit mettre le train en service, avant qu'il parte en direction de Lucerne ou Saint-Gall. A cela s'ajoutent ses attributions de contrôle sporadique, qui représentent 40% de son travail. «J'aime tout ce qui fait partie de mon job, mais j'ai une petite préférence pour le trafic grande distance», déclare-t-il.

Après cinq années dans le domaine ferroviaire, il est aujourd'hui un assistant clientèle attaché corps et âme à son travail. «Evidemment, je m'interroge sur mon avenir; mais en tous les cas je tiens à rester aux CFF. J'ai déjà postulé pour des emplois de chef dans l'accompagnement à la clientèle, mais cela ne se fera pas du jour au lendemain», explique-t-il.

En attendant, Mattia Toto suit des cours, se perfectionne et se tient prêt pour le jour où une occasion se présentera. Le SEV s'est approché de lui et lui a demandé s'il était disposé à s'engager au sein du syndicat. Il a d'ores et déjà répondu par l'affirmative. Ainsi, il est fort possible que le jeune homme raconte bientôt son histoire dans les cours de formation. L'Italie reste son pays d'origine, mais elle est devenue surtout le pays où il va en vacances. «Je viens de passer trois semaines dans la région où j'ai grandi, et cela m'a suffi amplement: je suis content d'être de retour en Suisse!», conclut-il. Son plaisir à voyager, il le savoure également en Suisse, puisqu'il fait partie de son métier.

LEB-TL

De la friture sur la ligne

Yves Sancey Alors que le canton de Vaud met en pratique sa décision de mettre fin aux prestations de sous-traitance entre entreprises de transport public, l'attribution d'un mandat pour remplacer les trains par des bus le temps de travaux sur la ligne par les transports publics lausannois (tl) à Intertour une entreprise sans CCT a fortement interpellé le SEV qui est intervenu. Le 15 janvier, le Canton annonçait qu'il mettrait fin aux prestations de sous-traitance entre entreprises de transport public. «Une position que le SEV salue et qui, espérons-le, donnera des idées aux autres cantons» indique Pablo Guarino, secrétaire syndical en charge du dossier.

Cette volonté du canton se traduira au changement d'horaire du 12 décembre prochain par la reprise des actuelles lignes tl 62 et 65 par CarPostal qui les exploitera «en régie» en engageant directement les chauffeurs sans les sous-traiter au transporteur Faucher de Moudon.

C'est dans ce contexte très positif que la nouvelle de l'attribution, le temps de travaux sur la ligne du chemin de fer du LEB, d'une concession temporaire de bus par les tl à une entreprise non signataire d'une CCT a provoqué l'étonnement. Cela entre en effet en dissonance totale avec la partition que chante le canton.

Depuis longtemps, la cohabitation est dangereuse entre le train et les piétons à l'avenue d'Echallens à Lausanne. Les travaux pour mettre la ligne sous terre vont commencer et, depuis le 27 septembre, il n'y a plus de trains en surface. La mise en service du tunnel est prévue pour la seconde quinzaine d'avril 2022. Pendant les 200 jours minimums que vont durer les travaux, les passagers du LEB seront transbordés dans des bus articulés entre Prilly-Chasseur et Lausanne-Gare.

Pour effectuer ce mandat, les tl ont choisi Intertours qui ne dispose pas de CCT. Ayant eu connaissance de cette situation, le SEV est immédiatement intervenu auprès du canton (qui ne lui a pas répondu), des tl et de l'entreprise. Intertours s'est montrée immédiatement ouverte à la discussion et des négociations en vue d'une CCT débuteront début 2022.

La décision des tl laisse le SEV perplexe. «On prend très au sérieux toute forme de sous-traitance qui introduit une concurrence déloyale, notamment du fait de ne pas être signataire d'une CCT. Cela contreviendrait par ailleurs à la philosophie du canton», prévient Guarino. «Au final, ajoutez-t-il, il est piquant de constater que c'est au syndicat de rattraper le coup et de faire appliquer la politique du canton aux tl.»

HELVETIA

Acheter son logement avec ses fonds de prévoyance?

Nous aimerions acheter une maison. Comment pouvons-nous utiliser l'avoir de prévoyance pour le financement?

Les capitaux de prévoyance de la caisse de pension et du pilier 3a sont liés et peuvent être retirés au plus tôt cinq ans avant d'atteindre l'âge AVS. Un retrait anticipé n'est possible que dans quelques cas exceptionnels, notamment pour le financement d'un logement pour son usage personnel ou sa rénovation.

Cependant, il y a certaines conditions à respecter. Dans une caisse de pension, un tel retrait est limité à partir de l'âge de 50 ans. Le retrait minimum doit être d'au moins 20 000 francs, sauf pour l'acquisition de parts sociales de coopératives de construction et d'habitation. Le retrait est possible tous les cinq ans. En fonction du règlement de la caisse de pension, un retrait anticipé n'est plus possible moins de trois ans avant le droit aux prestations de vieillesse. C'est parfois déjà le cas à partir de 55 ans. En outre, le conjoint ou le partenaire enregistré doit donner son accord. Des rachats ne peuvent être effectués qu'après le remboursement du retrait anticipé.

Il faut vérifier si un retrait anticipé entraîne la réduction de la prestation de la caisse de pension en cas d'incapacité de gain et doit alors être compensé en souscrivant une assurance risque. Si le logement est vendu, le retrait anticipé doit être remboursé, ce qui, selon une décision rendue récemment par le Tribunal fédéral, n'est pas forcément le cas si le logement est loué. Un remboursement n'est pas non plus obligatoire si le vendeur acquiert un nouveau logement en propriété dans les deux ans suivant la vente du bien.

Au lieu d'un retrait anticipé, une mise en gage équivalente au montant de la prestation de libre passage est également possible. Avec la mise en gage, les prestations de la caisse de pension restent inchangées et les rachats peuvent continuer d'être effectués. Alors que la charge d'intérêts hypothécaires est plus importante qu'en cas de retrait anticipé, la dette hypothécaire et le paiement d'intérêts déduc-

tibles des impôts restent eux aussi plus élevés.

Outre l'avoir de la caisse de pension, tout ou partie des avoirs du pilier 3a peuvent également être utilisés à des fins de financement jusqu'à cinq ans avant d'atteindre l'âge AVS. Après, tout le capital d'un produit 3a doit être retiré comme prestation de vieillesse. Dans les deux cas, avoirs de la caisse de pension ou du pilier 3a, le versement anticipé est imposé à un taux réduit, séparément des autres revenus. Comme pour les avoirs de la caisse de pension, un retrait anticipé peut être effectué tous les cinq ans. Un remboursement n'est cependant pas possible dans le pilier 3a. Les avoirs du pilier 3a sont considérés comme une épargne personnelle qui doit correspondre à au moins dix pour cent du prix d'achat. Les avoirs de la caisse de pension sont pris en compte dans les fonds propres qui, combinés à l'épargne personnelle, doivent représenter au moins 20% du prix d'achat.

Comme pour la prévoyance de la caisse de pension, la mise en gage est également possible dans le pilier 3a. De plus, le pilier 3a peut être utilisé pour amortir indirectement l'hypothèque, ce qui permet d'alléger la charge financière au moment de la retraite. Il est en effet important de savoir qu'un retrait anticipé réduit la prestation de vieillesse, qu'il soit effectué dans la prévoyance de la caisse de pension ou celle du pilier 3a. Cela peut éventuellement poser un problème de solvabilité à l'âge de la retraite.

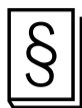
Pour vous aider à planifier correctement le financement de la propriété du logement avec l'avoir de prévoyance, Helvetia, avec son équipe de conseil SEV, est à votre disposition. Vous trouverez plus d'informations sous www.helvetia.ch/sev.

En partenariat avec

helvetia 
Votre assureur suisse

ANGLE DROIT

Certificat, tests & vax



Assistance juridique
du SEV

Est-ce qu'un employeur a le droit d'exiger un certificat de ses employés? Peut-il les forcer à faire des tests? Peut-il exiger de son personnel qu'il se fasse vacciner? Voici quelques réponses à ces questions qui donnent lieu à de nombreuses discussions.

Celui qui est vacciné, testé négatif ou guéri du coronavirus reçoit un certificat covid et la durée de validité varie selon les cas.

Pas d'obligation généralisée de présenter un certificat covid à la place de travail

Les bases légales actuelles prévoient que dans certains domaines de la vie sociale, il est obligatoire de présenter un certificat. Mais ceci n'est pas valable sur la place de travail. Même dans le domaine de la restauration où le certificat est obligatoire pour la clientèle, les employés peuvent continuer de venir travailler sans certificat; toutefois ils doivent strictement se conformer aux mesures de protection prévues et par exemple porter un masque. Les employeurs peuvent envisager de demander à leur personnel de présenter un certificat

dans le but de fixer des mesures de protection adaptées ou d'appliquer un concept de tests. Les informations sur le taux d'immunité ou le résultat d'un test ne peuvent cependant pas servir à d'autres fins. Et avant d'utiliser les certificats et d'appliquer les mesures qui en découlent, les collaboratrices et collaborateurs doivent être consultés et recevoir une documentation écrite.

Obligation de présenter un certificat pour certains groupes professionnels

L'employeur a par contre le droit d'imposer le certificat ou les tests dans des secteurs ou groupes professionnels spécifiques si cela est nécessaire pour pouvoir exercer la profession. Dans les transports publics ceci concerne avant tout les collaboratrices et collaborateurs transfrontaliers: lorsque le passage de la frontière requiert un certificat valable, le personnel est dans l'obligation d'en présenter un. Ainsi, si quelqu'un n'est pas vacciné il doit se faire tester. A noter que dans de tels cas, l'employeur est dans l'obligation de prendre en charge les frais des tests.

Obligation de se faire vacciner dans le contrat de travail?

En théorie, il serait possible de faire figurer l'obligation de se faire

vacciner ou tester dans un contrat de travail mais ceci doit naturellement se faire avec le consentement de l'employé-e et reposer sur des motifs convaincants. Le SEV n'a pas connaissance de contrats de travail individuels dans le monde des transports publics qui contiennent de telles obligations car avant le covid, ce genre de question ne s'est pas posée. De même, le SEV n'a pas connaissance de cas où des nouveaux employés auraient vu dans leur contrat de travail une obligation de faire des tests ou le vaccin. Si un employeur voulait introduire de telles dispositions dans un contrat de travail existant sans avoir l'accord du personnel, il devrait alors prononcer un licenciement pour changement. Mais le SEV n'a encore jamais entendu parler d'un licenciement pour changement qui aurait été prononcé ni d'aucune décision de justice concernant la légitimité d'un tel avenant d'un contrat de travail. Le seul cas que nous connaissions est celui de Swiss qui a ordonné la vaccination à son personnel volant. Pour une compagnie aérienne toutefois, la question de la vaccination n'est pas une réalité depuis le coronavirus seulement mais déjà bien avant, étant donné que pour entrer dans beaucoup de pays de nombreux vaccins sont parfois nécessaires. Il n'est ainsi pas étonnant que la CCT

du personnel de cabine contienne une telle disposition.

Quand faut-il redouter des mesures liées aux rapports de travail?

Des mesures relevant du droit du travail pouvant aller jusqu'au licenciement ne sont possibles que dans des cas où des collaboratrices ou collaborateurs rejettent sans raison apparente les mesures imposées pour leur travail par la loi, par leur contrat de travail ou par des directives ou un plan de protection édicté par l'employeur. Concrètement: celui qui ne veut pas se faire vacciner - alors qu'il pourrait le faire - et qui refuse aussi de faire les tests, doit compter avoir des sanctions au niveau de ses rapports de travail si, à cause de cela, il n'est plus en mesure d'exécuter ses prestations de travail. Cela peut être le cas pour le personnel qui ne peut pas exécuter sa profession en télétravail. Cela peut également être le cas lorsque les prestations de travail prévues contractuellement contiennent une interaction avec des personnes vulnérables. Et cela peut même être le cas lorsqu'un employé exécute tout de même ses prestations de travail tout en refusant vaccins et tests mais qu'il ne respecte ainsi pas le plan de protection instauré dans son domaine de travail. Un employeur ne peut pas tolérer un tel comportement car il a un devoir d'assistance envers tout son personnel, toutefois dans ce dernier cas il doit entreprendre d'autres démarches avant de prononcer un licenciement. A l'inverse: celui qui ne peut pas être vacciné et qui, à cause de cela, ne peut pas effectuer ses prestations de travail ou seulement partiellement, ne doit pas subir de sanction au niveau de son engagement.

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, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Michael Spahr, 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, Laubisrütli 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 5 novembre 2021. Le délai pour les annonces est fixé au lundi 25 octobre à midi, celui de l'agenda au mardi 26 octobre à midi.

PUBLICITÉ

Réduction de primes et rabais attractifs à la KPT

Bonne nouvelle! En 2022, les assurés de la KPT verront leurs primes de l'assurance de base baisser de plus de 3 % en moyenne par rapport aux tarifs actuels. Pour ce faire, la caisse-maladie organisée en coopérative fait usage de ses réserves et augmente les rabais.

Mais ce n'est pas tout. En qualité de membre du SEV, les membres de votre famille et vous-même bénéficiez d'autres avantages.

Rabais collectif: vous profitez de 10 % de rabais sur les complémentaires, à savoir l'assurance des soins et l'assurance Natura, et de 5 % sur les assurances des frais d'hospitalisation.

Toujours plus d'économies: si vous utilisez le portail clients KPTnet, vous bénéficiez d'un rabais online de 5 % sur les assurances complémentaires. De plus, la KPT vous octroie un rabais de fidélité de 6,7 % si vous souscrivez

une assurance des soins ou des frais d'hospitalisation pour une durée de trois ans.

Jusqu'à 600 francs avec ActivePlus: avec les assurances complémentaires des frais d'hospitalisation et des soins Comfort, nous vous offrons jusqu'à 600 francs par an pour soutenir les comportements sains et préventifs. La KPT verse des contributions pour votre abonnement fitness, votre conseil diététique et bien plus encore.

L'admission dans les assurances complémentaires citées peut intervenir jusqu'à l'âge de 70 ans révolus.

Cela vous intéresse?

Contactez-nous pour un entretien de conseil individuel (kollektiv@kpt.ch / 058 310 91 11) ou obtenez une offre directement sur [kpt.ch/sev-online/fr](https://www.kpt.ch/sev-online/fr)



kpt: la caisse maladie avec un plus

Sections

26.10 As Ouest

L'assemblée générale d'automne aura lieu le mardi 26 octobre 2021 à 18h15 à l'hôtel Alpha Palmiers à Lausanne (Rue du Petit-Chêne, en face de la gare). Invitée : Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV.

Un repas sera offert par la section après l'assemblée, inscription pour le repas jusqu'au 18 octobre auprès de ouest@as-online.ch.

27.10 PV Jura

Invitation à l'assemblée des membres le mercredi 27 octobre 2021 à 14h15 Chez la Dette Basse-court (5 minutes de la gare). Ordre du jour statutaire (Période ad. 2019/2020). Le collègue Yvan Renevey, président de la PV Neuchâtel, nous informera des actualités syndicales. L'assemblée sera suivie d'une collation. Le comité vous attend nombreux à cette assemblée.

6.11 Bau Arc lémanique

Chères et chers membres de la section BAU Arc lémanique Enfin !!! La situation actuelle nous permet de vous convoquer à l'Assemblée d'automne de la section Arc Lémanique le samedi 6 novembre 2021, de 10h15 à 13h. Qui aura lieu à la maison Provins Valais, Rue de l'Industrie

22, 1950 Sion (au sud de la gare de Sion), ou pour ceux qui ne pourraient pas se déplacer, via ZOOM (le lien de connexion vous sera envoyé ultérieurement par email).

Notre réunion se poursuivra autour d'un repas partagé dans le même établissement au terme de l'assemblée.

11.11 PV Valais

L'assemblée générale aura lieu le 11 novembre dès 10h30 au restaurant River Side à Brigue suivi d'un apéritif et d'un excellent repas (y compris un quart de vin par personne, eaux minérales et café). 30 fr. par personne tout compris (apéro inclus). Le comité espère une bonne participation.

Attention: Certificat Covid obligatoire ! Inscriptions chez Walti Schmid: wal.schmid@bluewin.ch (079 872 38 37) jusqu'au 7.11.

25.11 PV Fribourg

Invitation à l'assemblée d'automne le jeudi 25 novembre 2021, 10h, au restaurant de l'Aigle Noir à Neyruz. Arrivée du train de Fribourg : 9h48 ;

et celui de Romont : 9h38. C'est avec plaisir que votre comité vous invite à y participer. Veuillez svp vous inscrire à l'arrivée auprès du comité et retirer votre agenda SEV 2022. L'ordre du jour sera à disposition sur les tables.

A l'issue de l'ordre du jour, Pierre-Yves Maillard, président de l'Union syndicale suisse (USS) et conseiller national, nous entretiendra de l'actualité syndicale et répondra à vos questions.

12h15: repas de midi avec, au menu : salade, rosbeef et frites, meringue et glace, café. Le repas, les eaux minérales sur les tables et les cafés sont pris en charge par la caisse de la section. Le vin et les autres boissons sont à payer directement au personnel du restaurant. Nous vous invitons à porter un masque hygiénique et à vous désinfecter les mains dès votre arrivée sur place et à vous munir de votre Covid Pass obligatoire avec carte d'identité. Veuillez annoncer votre présence, avec votre conjointe/conjoint au secrétaire, Jean-Louis Scherz, soit par e-mail :

jlscherz@bluewin.ch ou par téléphone/SMS au 079 252 02 51

Dernier délai : 15 novembre, 12h

Au plaisir de vous accueillir à Neyruz le 25 novembre prochain.

Agenda 12/21

PV BIEL/BIENNE

Un nouveau président et une belle sortie

Comité PV Biel/Bienne Après deux ans d'interruption Roger Schweizer, qui tenait pour la première fois l'assemblée, a pu saluer les membres qui avaient pu présenter un certificat Covid au restaurant Bahnhof à Brügg. Le protocole du 19 septembre 2019, les comptes 2020 et le budget 2021 ont été acceptés à l'unanimité. Pour la commission de gestion, Michel Volery et Francis Wessner ont été nommés par applaudissements. Notre invité du jour Jean-Pierre Genevay, (vice-président PV) nous a informé des actualités comme les facilités de transport FVP, le soutien social aux membres, la carte Reka, ainsi que sur l'organisation VASOS qui est la fédération des associations des personnes âgées et de l'entraide en Suisse. Cet exposé fut en permanence traduit en langue allemande par Nadja Drewes, merci.

Nous devons nous battre contre les tendances politiques qui désirent couper les droits démocratiques des générations âgées. Lerch Fritz a attiré l'attention des membres sur la randonnée d'automne qui aura lieu le 14 octobre 2021 et Heinz Lüthi a invité tous les membres à venir à la fête de la St. Nicolas le 2 décembre 2021. Le point principal de cette réunion était les remerciements à Ruedi Flückiger, notre président sortant. Les louanges émouvantes prononcées par le laudateur Heinz Lüthi adressées à Ruedi ont été énumérées depuis son jeune âge en passant par son chemin professionnel, ses occupations actives en politique, son engagement syndical pour terminer par ses années comme président de la PV Biel/Bienne. Ruedi, reçois ce grand honneur et des chaleureux remerciements de tous. Avec beaucoup d'applaudissements

et un magnifique bouquet remis par Therese Tzioros, nous devons laisser partir Ruedi. La rencontre a été encadrée par des chants du Chœur d'hommes des cheminots pensionnés sous la direction d'Ehud Schloimi.

Magnifique sortie

La PV Biel/Bienne a aussi pu faire une sortie attendue le 9 septembre, en car jusqu'à Delémont. Notre nouveau président Roger Schweizer a pu saluer un imposant nombre de participant-e-s. Le but était la visite de la « Rotonde / CFF Historic » de la société des chemins de fer historiques située dans l'ancien dépôt des locomotives. La Rotonde a été construite en 1889/90. Elle dispose de 13 stands (pistes) qui ne sont accessibles que via une platine ou plaque tournante. Après avoir été quelque peu oublié, le dépôt a été rénové en 1996/97 pour le 150e anniversaire des chemins de fer en Suisse et est maintenant utilisé comme atelier et musée.

Conduits par des guides très compétents, les deux groupes ont reçus de nombreuses et intéressantes informations sur les locomotives à vapeur, les voitures pour voyageurs, les véhicules pour le transport des bagages, de la poste ainsi que sur de nombreux articles et outils utilisés dans le siècle passé. C'était encore le bon vieux temps, pas comme aujourd'hui ! Le cœur des 44 anciens cheminots présents a battu très fort. Après l'apéro, en passant par Saignelégier, le car nous a conduit, pour le repas de midi, au Relais du Peupé près du Noirmont. Pour permettre une bonne digestion, nous avons encore eu le temps de faire une petite promenade dans les environs et admirer les beautés de la nature du Jura. Un grand merci aux organisateurs. Où nous conduira le voyage en 2022, c'est encore un point d'interrogation.



SOUS-FÉDÉRATION PV

Les rentes, sujet n°1

Alex Bringolf Le comité central PV s'est réuni à Sargans mi-septembre. Il a rencontré les présidents de section de la région Est. C'est avec plaisir que nous avons pu constater que toutes les sections ont repris leurs sorties avec succès. Les comptes-rendus sont en ligne sur notre page internet et les photos montrent beaucoup de visages rayonnants. Comme dans d'autres régions, quelques présidents parlent de membres SEV qui donnent leur démission peu avant leur mise à la retraite. Il y a aussi ceux qui souhaitent pouvoir rester dans leur section d'actifs au lieu de venir à la PV. A notre Assemblée des délégué-e-s, nous discuterons d'une possible solution. Certains présidents ont dû répondre à des questions sur les taxes annuelles différentes pour la Reka-Card. Roland Schwager s'en est ouvert au SEV dans une requête et nous espérons une solution prochaine.

Sur sa liste des affaires en suspens, le CC PV a quelques objets concernant les FVP. Nous allons les relancer désormais auprès des responsables et nous vous tiendrons au courant en temps voulu.

Il y a des nouvelles peu réjouissantes dans le domaine des assurances sociales. Une nouvelle initiative populaire « Oui à des rentes pérennes et équitables » a été lancée. Celui qui est derrière n'est pas un inconnu : Josef Bachmann avait déjà lancé une initiative sur les retraites qui a échoué. Le nouveau texte doit permettre de baisser aussi les rentes en cours. Le camp bourgeois tient les baisses de rentes comme probables. L'article 113 de la Constitution fédérale pourrait-il encore être respecté, qui dit que la prévoyance professionnelle conjuguée avec l'AVS permet à l'assuré de maintenir de manière appropriée son niveau de vie antérieur ? Le président central appelle à ne signer en aucun cas cette initiative. Au lieu de cela, il a recommandé une forte participation à la manifestation du 18 septembre.

De nombreuses sections tiennent leur assemblée générale cet automne. Consultez les pages internet SEV et PV. Les membres du Comité central viennent volontiers vous informer sur les affaires en cours. Un grand merci aussi à Roland Julmy pour la tenue à jour régulière.

PV NEUCHÂTEL

Réuni-e-s!

Yvan Renevey Suite à la pandémie, l'assemblée d'automne est devenue cette année l'assemblée annuelle. L'obligation du pass sanitaire a contraint quelques membres fidèles à renoncer. L'effectif de la section a

diminué de 13 membres en 2020, mais pour 2021, on peut entrevoir une certaine stabilisation. L'actualité syndicale a été marquée par la menace qui a plané sur nos FVP. Le SEV a pu trouver un compromis acceptable pour les titulaires d'AG, ce qui prouve une fois de plus l'importance de rester membre SEV à la retraite. Les membres du comité ont été réélus pour la période administrative, mais plusieurs ont manifesté leur désir de se retirer avant terme, d'où quelques soucis pour assurer la relève.

PV FRIBOURG

Une sortie réussie

PV Fribourg A 10h précises, ponctualité de cheminot et sous la conduite d'Eric Pont, une bonne trentaine de gais lurons ont participé le 28 septembre à cette balade d'environ 4 kilomètres dans le village de Neyruz et sa campagne merveilleuse. Après une marche d'un peu plus d'une heure, un copieux apéro préparé par Eric et son épouse nous attendait dans un en-



droit magnifique au « Bois des morts » où une très belle table faisait bien l'affaire. Restait un kilomètre à parcourir pour mettre tout le monde en appétit. Le copieux repas de midi fut servi avec délicatesse par le personnel du restaurant de la Chaumière à Neyruz. Merci à la caisse de la PV Fribourg pour la prise en charge des cafés et de l'apéritif en forêt.

DÉCÈS

Collet-Wiggenhauser Hulda; 1928; veuve de Robert, PV Genève.

Javet Francis; 1929; chef de train, Sion, PV Valais.

Jungo Suzanne; 1927; veuve de Marcel, Villars-s/Glâne, PV Fribourg.

Krieg Oswald; 1945; spécialiste, Lully VD, PV Vaud.

Mazzieri Roger; 1938; secrétaire d'exploitation, Oron-la-Ville, PV Vaud.

Naville Georges; 1935; chef de train, PV Winterthur-Schaffhausen.

Plattet René; 1938; Le Landeron, VPT Neuchâtel TN.

Renaud Anne; 1927; veuve de Paul, Delémont, PV Jura.

Sonney Edith; 1933; veuve de Michel, Fribourg, PV Fribourg.

Von Siebenthal Arnold; 1926; chef de train, Château-d'Oex, PV Vaud.

INDUSTRIE DES MACHINES (MEM) 4.0

Passerelle vers la requalification



Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Confrontés au risque de pénurie d'une main-d'œuvre qualifiée et de déqualification avec la transformation numérique du travail, les partenaires sociaux de l'industrie des machines ont fondé « MEM-Passerelle 4.0 SA ». Cette offre de requalification pour adultes en activité devrait intéresser le secteur du transport à l'heure de la table-ronde avec les ETC.

A l'invitation du SEV, une table-ronde se tiendra le 5 novembre en présence d'un large échantillon d'ETC. On y parlera notamment de la réponse à apporter à un certain nombre de défis. Comment éviter que la seule issue en cas de maladie ou de problèmes physiques qui empêchent de conduire soit le licenciement, en particulier pour les chauffeurs dans la cinquantaine? Comment entretenir l'employabilité ou penser des reconversions face à la transformation ou la disparition des métiers avec le développement du numérique? Des pistes existent déjà, bien sûr, mais il vaut la peine de voir comment l'industrie des machines, équipements électriques et métaux (MEM), qui occupe plus de 100'000 salarié-e-s, a répondu à des questions très similaires par la création d'un fonds paritaire et une passerelle.

Avant d'arriver à une solution nationale, le canton de Vaud a été un des premiers, avec Genève, Neuchâtel et Fribourg, à chercher une solution de branche pour plus de 350 entreprises.

Confronté à des menaces de délocalisation et de licenciements massifs (Sapal en 2000, Castolin en 2001) qui mettaient en péril de grands centres de formation, le Conseil d'Etat a appelé à des assises de la place industrielle vaudoise. Celles-ci ont débouché, en l'absence de CCT, sur la demande à l'Etat de fournir une base légale à la perception d'une contribution professionnelle généralisée pour créer un fonds géré paritaire. Celui-ci a permis la création en 2004 de la Fondation vaudoise pour la formation et le perfectionnement professionnels des métiers MEM.

« Si certains patrons ont montré quelque méfiance au début, ils sont maintenant tous convaincus et enthousiastes », résume Yves Deferrard, actuel responsable du secteur industrie au comité directeur d'Unia et ancien secrétaire régional d'Unia Vaud et président, un temps, de la Fondation vaudoise. Celle-ci permet par exemple la prise en charge, avec la Confédération, des frais de formation professionnelle et continue, des offres de reconversions (notamment pour des chaudronniers de Bombardier, dont le métier disparaissait, devenus câbleurs) et le soutien à des campagnes de promotion des métiers et de l'image de l'industrie technique.

Avancées de la CCT MEM 2018

Au niveau national, lors de la négociation de la CCT MEM de 2018, les syndicats ont obtenu une meilleure protection des salarié-e-s âgé-e-s. Ainsi, les seniors ne pourront plus être jetés à la rue. À partir de 55 ans, les employeurs doivent désormais examiner individuellement tout licen-

ciement envisagé. Le délai de résiliation minimum a été prolongé à 4 mois, au profit des salarié-e-s de 55 ans avec au moins 10 ans de service.

L'idéal, bien sûr, reste de pouvoir éviter le licenciement. C'est ici qu'intervient la grande avancée de cette CCT à son article 50 : la passerelle MEM 4.0 qui introduit l'« apprentissage pour adultes » et permet aux collaborateurs de se requalifier. « Le but est de donner une structure aux travailleurs qui ont déjà une formation et qui ont besoin d'une formation continue ou d'une reconversion », explique Matteo Pronzini, en charge de la branche MEM à la direction du secteur Industrie à Unia. Il précise que « le syndicat a rapidement trouvé une convergence avec les patrons regroupés dans Swissmem qui comprennent cette nécessité ».

Source d'inspiration ?

Cette solution nationale est passée par la CCT qui a créé il y a quelques années un fonds paritaire pour la formation continue, alimenté par une contribution professionnelle de deux francs par mois dont la moitié est déduite du salaire pour les travailleurs. Ce fonds a financé la « MEM-Passerelle 4.0 » qui a été fondée par les partenaires sociaux sous forme de société anonyme le 11 décembre 2020 avec un capital de 100'000 francs. Elle est présidée par Stefan Wolter, professeur à l'Université de Berne.

Ce modèle de passerelle peut-il inspirer le secteur du transport où les qualifications sont peut-être moins pointues et la formation moins exigeante en termes de contenu et de temps? Que la

branche soit soucieuse de ne pas se débarrasser des chauffeurs usés par la pénibilité des conditions de travail permet d'améliorer l'attractivité de la branche auprès des jeunes et des femmes. Ce qui n'est pas le moindre des défis pour les entreprises qui vont voir la génération du baby-boom partir à la retraite ces prochaines années. L'industrie connaît le même problème. Les défis des changements technologiques et de la numérisation traversent en outre ces deux branches. « L'industrie et les chemins de fer sont très proches, par exemple la construction et la manutention des trains, les centrales électriques, etc. », fait remarquer Pronzini.

Grâce à la passerelle, une deuxième formation pour adultes ou une reconversion doit être possible en cours d'emploi et conduire à un diplôme formel, reconnu sur le plan fédéral. Le but est d'éviter qu'un changement de carrière soit accompagné par une phase de chômage. Un premier stage pilote a démarré à la mi-octobre 2020. Pour Matteo Pronzini, « les premiers résultats sont très encourageants, même s'il va de soi que le processus est en cours d'élaboration et que beaucoup reste à faire, notamment la recherche de fonds auprès des autorités publiques ».

Si ce chantier n'est pas encore terminé pour l'industrie, les fondations sont posées. La branche dispose ainsi d'un outil qui permettra d'affronter les nombreux défis à venir. Le fonds et la passerelle 4.0 pourraient bien être une source d'inspiration pour la branche du transport confrontée aux mêmes bouleversements.



LE CIEL PEUT ATTENDRE

Eric Roset

Bien souvent, lorsque mon emploi du temps le permet, et tout comme de nombreux genevois-es, j'aime aller marcher sur « notre » montagne, Le Salève. A pied, à vélo, mais trop souvent en voiture, ce bout de rocher

attire les foules. D'ailleurs, alors que le téléphérique ne rouvrira pas avant le printemps 2023, peut-on espérer le retour du Funiculaire du Salève, qui fonctionna de 1892 à 1935? Quoi qu'il en soit, en ce début

d'automne 2021, alors que la journée touche à sa fin et que la montagne retrouve sa quiétude, le ciel se met à ressembler à une aquarelle, et un dernier parapentiste entame son vol sur Genève. Clic clac!

?

QUIZ

Es-tu incollable?

1. Quels dossiers reprendra la nouvelle vice-présidente Valérie Solano?

- a. Les TPG
- b. Les CFF
- c. Les ETC

2. Combien d'employé-e-s de Securitrans passent aux CFF au 1er janvier 2022?

- a. 250
- b. 480
- c. 600

3. Les CFF repensent la formation des mécanicien-ne-s. Que revendique le SEV?

- a. Un responsable de projet externe
- b. L'implication des employé-e-s de toutes les fonctions concernées
- c. Une durée de formation raccourcie

4. La prochaine journée VPT romande du 13 novembre se déroulera à...

- a. Genève
- b. Lausanne
- c. Baulmes

5. Qu'a revendiqué Giorgio Tuti lors de l'accueil du Connecting Europe Express?

- a. D'ici 2035, 40% des employé-e-s du rail doivent pouvoir partir en retraite
- b. Que le taux de femmes dans le secteur ferroviaire atteigne 20% partout en Europe
- c. Qu'il ne faut pas investir seulement dans le béton et l'acier, mais aussi dans le personnel ferroviaire

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 26 octobre 2021**.

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

Sur internet: 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 chèques Reka d'une valeur de 40 francs**.

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

Solution du quiz N°11/2021: c/b/a/d

C'est Yvan Tercier, de Zurich, membre d'AS Bern, qui remporte des bons d'achats de livres d'une valeur de 40 fr.

SUR LES TRACES DE ...

Fabio Errico, pilote de bateau



Fabio Errico sur son «Weggis»: depuis sa plus tendre enfance, sur l'eau il se sent dans son élément.

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

C'était en réalité son plan B. Fabio Errico accompli néanmoins avec passion son métier de pilote à la Société de navigation du lac des Quatre-Cantons (SGV). Son chemin pour arriver jusque-là n'a pas été sans embûche.

Fier et le sourire aux lèvres, Fabio Errico est debout sur le pont lorsque son bateau arrive à Vitznau. Il me fait signe et salue aussi les passagers sur le ponton qui attendent de pouvoir monter sur le «Weggis». A 36 ans, Fabio a déjà derrière lui une vie assez mouvementée.

Il est né en 1985 à Jona, troisième enfant d'une famille italienne. Son père est venu en Suisse en 1958 en tant que travailleur immigré, sa mère l'a suivi peu après. Fabio est «le petit dernier»: ses sœurs sont déjà grandes lorsqu'il voit le jour. Elles l'ont bien aidé à un certain moment de sa vie, mais nous y reviendrons.

Depuis tout petit Fabio aime l'eau, la nature, la mer. Il passe toutes ses vacances d'été avec sa famille en Italie, à la mer. Pour Fabio, cela veut dire 5 semaines dans l'eau ou au bord de l'eau: c'est son élément. Et cela a influencé sa carrière professionnelle. Lorsque Fabio a 12 ans, ses parents partent en retraite et retournent en Italie. Fabio s'en va donc avec eux et quitte une première fois l'environnement auquel il est habitué,

pour tout recommencer dans un nouvel endroit. En partant ainsi il perd le permis C l'autorisant à séjourner en Suisse. Ceci ne va pas lui simplifier la vie...

Après avoir terminé son école obligatoire en Italie, Fabio décide de faire un apprentissage à l'Ecole technique des transports maritimes à Gallipoli. C'est une formation nautique qui contient des thèmes tels que la navigation, la météorologie, les marées, la navigation astronomique et les droits du trafic en haute mer. A 19 ans, le voilà donc spécialiste en transports maritimes diplômé. Mais il décide de devenir footballeur professionnel: c'est son plan A. Il joue à Lecce, puis dans divers clubs dans toute l'Italie. Et puis un jour, son corps le lâche. Suite à diverses blessures musculaires il est contraint d'abandonner sa carrière prématurément et doit se reconverter professionnellement.

En août 2008, il ne voit alors plus aucun avenir pour lui en Italie et rentre en Suisse auprès de ses sœurs. A ce moment, sans autorisation de séjour, il se sent vraiment comme un étranger, déraciné pour la deuxième fois de sa vie. La crise économique sévit cette année-là et il ne trouve aucun engagement fixe, ce qui le frustre. C'est alors que sa sœur lui fait remarquer que la SGV cherche des matelots. Toutefois sa candidature est rejetée en raison de ses connaissances de français lacunaires. Ses sœurs le motivent à ne pas laisser tomber et à proposer de rafraîchir ses

connaissances scolaires de français. Sa persévérance paie et après une journée de stage sur un bateau de la SGV, Fabio est enchanté. Et la SGV aussi! Il est engagé et plus tard, il apprendra que ses connaissances de français n'étaient qu'un prétexte et qu'en réalité, c'était plutôt le fait qu'il soit étranger qui posait problème à l'entreprise.

Voici maintenant dix ans que Fabio travaille en tant que pilote sur le lac des Quatre-Cantons. Depuis cette année il est chef de team, avec des responsabilités sur «son» bateau, le «Weggis». «J'aime mon travail et je ne peux pas m'imaginer être un jour à la retraite et ne plus pouvoir me tenir sur ce pont», dit-il en riant. Chaque jour est différent et comporte son lot d'expériences. Pour Fabio, son métier n'est pas juste un gagne-pain. Pendant toute la discussion on ressent fortement sa passion pour ce qu'il fait. Toutefois durant sa carrière, il y a eu aussi des moments de doute. Par exemple lorsqu'après 5 années d'activité, on lui a dit qu'il était trop motivé et trop engagé, et que cela pouvait représenter une pression pour ses supérieurs. «Ceci a provoqué quelque chose en moi que je n'ai pas encore pu digérer à ce jour», m'explique notre collègue d'un air pensif.

Pour Fabio, il y a trois piliers principaux dans une vie professionnelle: le temps libre, le salaire et le plaisir à faire son métier. «Je peux m'imaginer renoncer à l'un de ces trois piliers si les deux autres piliers jouent. Mais s'il n'y a qu'un seul de ces trois aspects qui tient la route, alors cela ne

fonctionne pas.» On profite parfois du fait que les matelots prennent plaisir à leur travail: «L'entreprise pense alors qu'elle peut faire des coupes salariales et sur le temps libre mais cela n'est pas acceptable», affirme notre pilote avec conviction. Fabio a l'habitude de dire ce qu'il pense et il est conscient qu'à cause de cela, il est parfois «celui qui dérange». Mais il faut bien des gens qui tapent du poing sur la table de temps en temps. Au vu de ce qu'il pense et de son engagement, il serait un candidat idéal pour occuper un rôle actif au SEV. «J'y ai déjà réfléchi et je m'engagerais volontiers pour mes collègues et pour défendre nos droits. Mais actuellement je n'ai pas les capacités pour cela, ni le temps.» Fabio est un membre SEV convaincu depuis ses débuts en tant que pilote de bateau. Il décrit le SEV comme un «ange protecteur qui me protège et intervient lorsque j'ai besoin de lui». Dans un avenir plus lointain, il pourrait s'imaginer occuper une fonction plus active.

Fabio vit avec sa femme et ses deux filles à Ebikon. Il a dû laisser tomber sa deuxième grand passion – le foot – à cause des horaires irréguliers. Mais il reste très sportif. Et l'expérience avec ses connaissances de français a généré un déclic concernant les langues étrangères: il veut être paré pour toutes sortes d'exigences à venir dans son métier et parfait constamment ses connaissances linguistiques. Il apprend aussi de nouvelles langues, comme le portugais.

SORTILÈGE!

Bertschy

