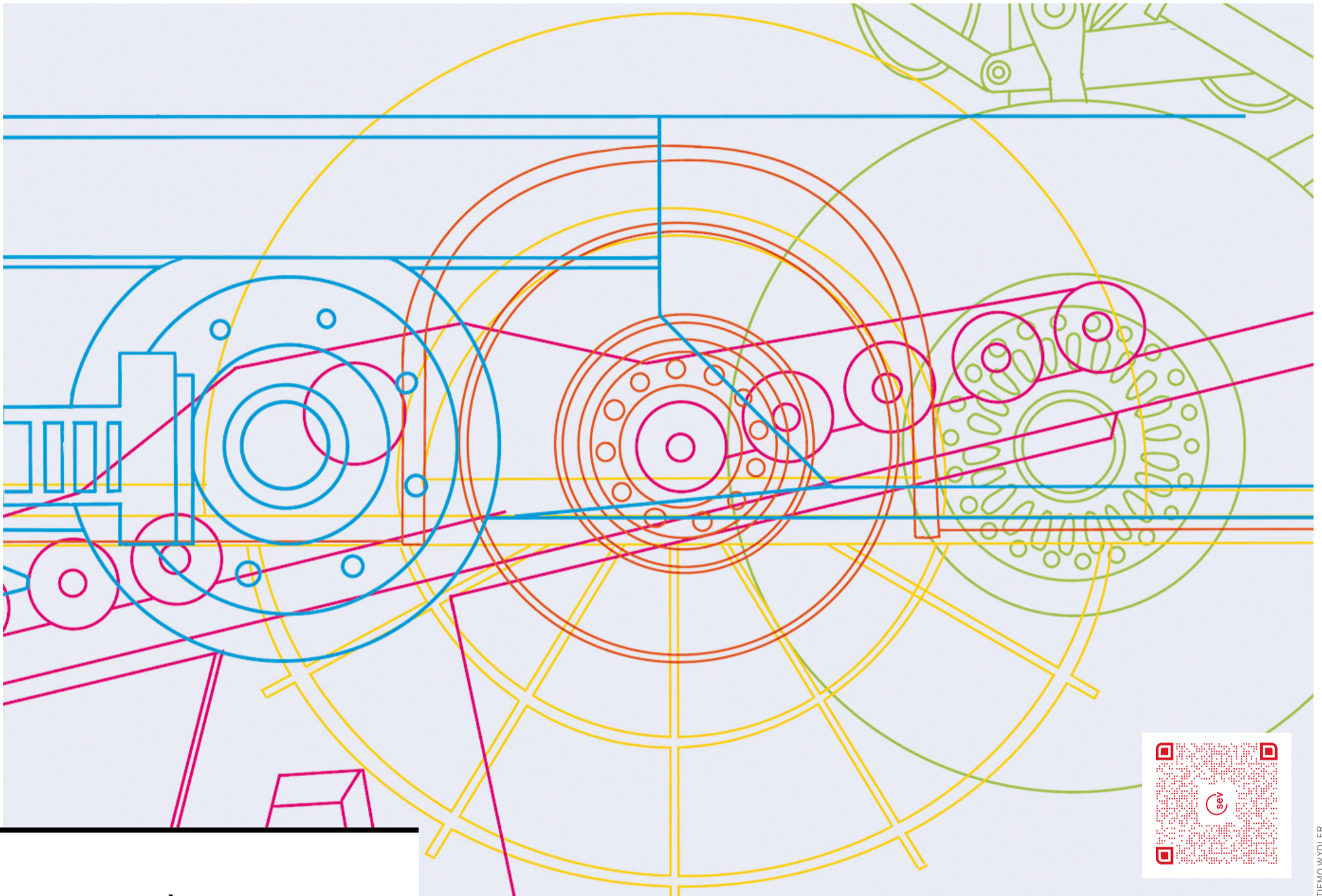




SEV N°15

Le journal du Syndicat du personnel des transports



TIEMO WYDLER

AIDE FINANCIÈRE POUR LES TP

Le covid : plus un alibi aux coupes sur le personnel

Editorial de Giorgio Tuti, président SEV

Avec le deuxième paquet de mesures pour soutenir les transports publics dans la crise du covid-19, le Conseil national et le Conseil des Etats ont décidé d'étendre à l'année 2021 la durée de validité des mesures du premier paquet. L'aide financière doit être octroyée au trafic voyageurs régional, au trafic local, aux transports touristiques et au fret ferroviaire. C'est «notre» conseillère nationale Edith Graf-Litscher qui est intervenue pour cela auprès du Parlement. Secrétaire syndicale SEV, elle connaît parfaitement la situation des entreprises.

Les deniers publics doivent financer les pertes liées au covid parce que les autorités veulent que l'offre de transport soit maintenue, même s'il y a moins de passagers et donc moins de recettes pour couvrir les frais fixes des installations ferroviaires et du matériel roulant.

Grâce à l'octroi de l'aide fédérale,

les pertes liées au covid ne constituent pas une raison pour les entreprises de transport de réaliser des économies sur le dos du personnel, puisque des moyens leur sont alloués. Il est inacceptable que les chauffeurs de bus, les assistants-clientèle, le personnel de nettoyage, les agents de manœuvre ou les mécaniciens de locs doivent payer pour ces pertes car ils et elles ont déjà accompli l'impossible durant la pandémie afin que l'exploitation puisse être garantie.

Actuellement, les cas de maladie et de quarantaine augmentent, aussi parmi le personnel des transports. Dans certaines entreprises l'offre est réduite. Si l'on déplore déjà un manque de personnel sans pandémie, avec elle, la situation devient ingérable. C'est pour cela qu'il est important d'avoir des effectifs suffisants. On ne peut pas exiger des collègues qu'ils sacrifient constamment leurs jours libres

pour remplacer les collègues malades. La protection de la santé est prioritaire et passe avant la garantie de l'offre. Il est nécessaire de recourir à des mesures de protection supplémentaires comme la renonciation à vendre les billets dans les bus, la condamnation de la porte de devant, l'installation de plexiglas, etc.

Le paquet d'aide du Parlement ignore le trafic grandes lignes; il ne doit toutefois pas souffrir de la crise du coronavirus car il constitue l'épine dorsale du trafic ferroviaire et permet de réaliser les objectifs climatiques. Il doit donc être financé rapidement et durablement, et bien sûr pas aux dépens du personnel! Le SEV examinera de près la solution de la Confédération.

La prolongation des indemnités de chômage partiel en cas de réduction de l'horaire de travail dans la branche du tourisme et de l'aviation est en outre très importante.

CFF Cargo

La conférence CCT CFF Cargo a approuvé le nouveau système salarial

2

Au revoir Barbara

Barbara Spalinger a été remerciée au comité. Elle revient sur son parcours.

3 et 5

Giorgio réélu

Le président du SEV Giorgio Tuti a été réélu à la tête des cheminots européens

7

Impasse LPP

Le Conseil national biffe les améliorations des rentes scandaleusement basses des femmes dans la réforme LPP déjà vidée de sa substance. Il reprend le projet bancal de la commission, créant ainsi de l'arbitraire et des inégalités de traitement. Le compromis du Conseil fédéral - trouvé avec les patrons et les syndicats - est le seul qui permet, selon eux, de maintenir le niveau des rentes malgré un taux de conversion plus bas. Alors que les rentes du 2e pilier ont baissé en termes réels de 8 % depuis 2005, le Conseil national se cache derrière sa commission dont le modèle, où seul un tiers des rentiers toucheront une compensation, engendrera des baisses de rentes jusqu'à 12% et introduira des allègements importants pour... les gros revenus. Le projet part aux Etats. La gauche menace d'un référendum.

Pause de Noël

Comme chaque année, le journal fait une pause. La prochaine édition paraîtra le 28 janvier 2022, le délai rédactionnel étant fixé au 18 janvier. Toute la rédaction vous souhaite, chères lectrices et chers lecteurs, de bonnes fêtes de fin d'année, un passage étincelant à 2022 et une bonne santé. Un merci particulier aux collègues qui garantissent le service public en cette période ! Les actualités seront diffusées sur nos canaux numériques.

AVS : vers un référendum

Comme les États en mars, le National avait accepté lui aussi en juin de relever de 64 à 65 ans l'âge de la retraite des femmes, ceci dans le cadre de la réforme AVS 21 censée assurer l'équilibre financier du 1er pilier jusqu'en 2030. Les deux Chambres se sont aussi mises d'accord sur une hausse de 0,4% du taux de la TVA pour assurer une partie de son financement. Mais elles ne sont toujours pas sur la même longueur d'onde sur les compensations à accorder aux femmes de la génération transitoire pour faire passer la pilule. Quel que soit le résultat final, un référendum sera lancé.

Bienne la rouge

Il y a 100 ans, en 1921, le parti socialiste devenait pour la 1ère fois majoritaire à Bienne durant 20 ans. Expo jusqu'au 27 février 2022 au Nouveau Musée Bienne. Infos : www.nmbiel.ch/



La direction de CFF Cargo a eu un temps de retard mais la voilà maintenant prête à reprendre le nouveau système salarial des CFF.

CFF CARGO

Ce sera le système salarial des CFF

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

La conférence CCT CFF Cargo du SEV a accepté le 8 décembre la reprise du nouveau système salarial des CFF par CFF Cargo. On a pu également obtenir de CFF Cargo la possibilité de négocier sur les salaires des nouveaux profils professionnels.

Au début de la visio-conférence CCT, la vice-présidente SEV Barbara Spalinger a rappelé aux délégués le mandat de négociation de la conférence CCT du 8 septembre : la progression salariale ne devait pas être réduite de 20 ans à 10 ans seulement pour les mécanicien-ne-s de locs mais aussi pour le personnel des locs B100 et pour d'autres catégories, et pour les autres collaboratrices et collaborateurs la progression salariale devait être réduite à 15 ans.

La délégation Cargo a cependant rejeté catégoriquement ces demandes lors des deux rondes de négociation en mentionnant la situation financière difficile de l'entreprise, ne tenant ainsi pas compte du fait que le personnel B100 se sentait désavantagé depuis longtemps déjà et qu'il quittait souvent les postes de l'entreprise pour d'autres postes mieux payés. Elle a également ignoré le conflit de longue date concernant l'indemnisation des collaboratrices et collaborateurs Cargo pour les compétences supplémentaires d'examineur wagons et chargement (PWL) acquises durant les deux dernières années. Les mécaniciens de locs B100 sont également concernés.

En outre, les évaluations des nouveaux profils professionnels Cargo faites par les spécialistes des salaires de l'entreprise suscitent le mécontentement de beaucoup d'employé-e-s concernant les niveaux d'exigences, resp. la rémunération. Le SEV a donc demandé des négociations au sujet de ces évaluations, même si le fait de négocier pendant la durée de validité d'une CCT ne donne pas la garantie d'une conclusion.

Les délégations de CFF Cargo et de la communauté de négociations (CN) sous la direction du SEV ont pu finalement trouver une entente formulée ainsi : « La CN et CFF Cargo conviennent de la reprise des résultats des négociations sur le système salarial avec les CFF SA. Simultanément, CFF Cargo SA garantit, en relation avec les nouvelles classifications des profils professionnels de la production, que des négociations auront lieu sur de possibles prestations monétaires dans le but de trouver d'ici la fin du 2e trimestre 2022 des solutions concrètes, entre autres pour le profil professionnel mécanicien-ne de locs Cargo B100 avec PWL. »

Le fait que la direction Cargo soit finalement d'accord de mener des négociations sur les profils professionnels est bien la preuve que pour solutionner la problématique des B100 et des PWL, il fallait tôt ou tard passer par des négociations, a déclaré le secrétaire syndical SEV Philipp Hadorn.

Mieux vaut tard que jamais ...

« Mais avant tout, CFF Cargo a entre-temps remarqué que la reprise du système salarial des CFF représente un avantage car ainsi, le groupe continuera d'assumer toute l'administration du système », a ajouté Barbara Spalinger. Ce travail, CFF Cargo aurait dû l'effectuer elle-même si les négociations avaient échoué, elle aurait dû développer un nouveau système salarial et le négocier avec les partenaires sociaux. Cela n'aurait sûrement pas été possible d'ici au 1er juin 2022, date à laquelle le nouveau système salarial des CFF doit entrer en vigueur. « CFF Cargo aurait dû se rendre compte un peu plus vite de cette nécessité et participer directement aux négociations sur le nouveau système salarial des CFF. »

Pour le personnel, un échec des négociations sur la reprise du système salarial aurait engendré une grande insécurité et le personnel des locs aurait pu oublier la perspective d'une progression plus rapide. Car au niveau de la direction, on pouvait entendre que le système salarial des CFF

était trop cher. La direction semble avoir remarqué que si le personnel Cargo était défavorisé par rapport à celui des CFF, ceci ne serait pas dans l'intérêt de l'entreprise au vu du manque de personnel qualifié dans de nombreuses professions.

En bref : les deux parties voulaient trouver une solution et se sont finalement entendues sur le résultat, accepté à l'unanimité par les délégués CCT. Ceux-ci se sont aussi demandé si au cours des négociations sur les profils professionnels qui allaient suivre, la durée de la progression salariale allait être abordée. Non, il s'agira alors « seulement » de définir des prestations monétaires, donc des augmentations salariales ou des indemnités, a répondu Barbara Spalinger.

Parmi les mécaniciens de locs B100, l'insatisfaction n'est pas ressentie seulement chez Cargo mais aussi à l'Infrastructure et leurs problèmes sont similaires à ceux du personnel des locs B. Deux délégués ont souligné que c'est une bonne chose que CFF Cargo reprenne le système salarial des CFF malgré les maigres finances. On a certainement obtenu le maximum !

Et la suite ?

Le nouveau système salarial entrera en vigueur au 1er juin 2022 et aura des effets sur le salaire dès le 1er mai 2023. La dernière négociation salariale sur l'ancien système sera appliquée en mai 2022, il y aura donc encore des répercussions salariales directes de l'évaluation du personnel pour les NE A à E. Le personnel Cargo recevra des informations sur le nouveau système salarial. Les sous-fédérations concernées seront intégrées dans les négociations sur les profils professionnels. Et le renouvellement de la CCT actuelle en vigueur jusqu'à fin 2023 sera influencé par les conditions-cadre politiques ainsi que par la stratégie d'avenir de l'entreprise qui reste à définir.

Cela ferait du bien à CFF Cargo de pouvoir mettre un terme au dogme de l'autonomie financière par le biais d'une promotion claire du transfert du trafic marchandises intérieur.

COMITÉ SEV

« Barbara, tu as fait danser huit hommes »



Danilo Tonina vient de remettre le cadeau du comité à Barbara Spalinger.

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Un au revoir surprise à Barbara Spalinger. Ce fut l'un des points principaux, avec le recrutement, de la séance du comité SEV du 26 novembre. Il faut dire que l'actuelle vice-présidente aura passé 18 ans à la direction syndicale du SEV et 20 ans au total dans notre syndicat (voir son interview en page 5). Les sous-fédérations, les commissions et ses collègues de la direction lui ont offert un message vidéo émouvant diffusé au terme de la séance. Parce qu'il faut toujours garder le meilleur pour la fin.

Le meilleur, ce furent aussi les hommages rendus dans la salle en direct. Le président du comité et président central RPV, Danilo Tonina, est revenu sur la Flash-Mob mise sur pied en 2012 dans le cadre de la votation sur le salaire minimum. « Barbara, tu as réussi à faire danser huit hommes. On a même dû prendre des cours... » Gilbert D'Alessandro, président central VPT, a œuvré étroitement avec elle lorsqu'elle était en charge des ETC,

soit plus de 10 ans jusqu'en 2019. « Par ta redoutable intelligence, tu arrives à faire passer tes messages. Tu as l'art de la vulgarisation. » Il est revenu sur la fidélité de Barbara Spalinger « Tu es une fidèle de chez fidèle. Tu voulais quitter la vice-présidence du SEV à l'époque de Pierre-Alain Gentil, mais après le drame de son décès, tu as décidé de rester en fonction. » Il a aussi évoqué sa passion pour la cuisine. « Tu m'as fait découvrir un petit coin de paradis à Côme. Arrêtez-vous à l'Angolo del silenzio. Vos papilles vous diront merci mille volte. »

La première femme à siéger à la direction du SEV a aussi touché à tous les secteurs. Responsable du service juridique, elle aussi repris les dossiers CFF après le départ de Manuel Avalone en 2019. Pour les sous-fédération CFF, Peter Käppler a relevé « cette proximité, cette capacité à être proches des membres. Ton engagement, je l'ai perçu dans les négociations CCT CFF 2019 où tu t'es pleinement engagée ! Je tiens à souligner ton calme et ta capacité à garder ta ligne. Nous avons aussi pu le voir lors de la prolongation de l'actuelle CCT

CFF pendant la pandémie. »

Pour la direction, c'est Giorgio Tuti qui l'a chaleureusement remerciée. Il est lui aussi revenu sur sa démission qu'elle a retirée suite au décès de Pierre-Alain Gentil. « La direction sans toi n'aurait pas fonctionné de la même façon et je te suis reconnaissant pour cela. Tu es authentique, claire et rapide, parfois trop rapide. Tu défends les valeurs syndicales. Tu laisseras des traces, que ce soit au service juridique ou dans la politique contractuelle. »

Et pour conclure, il a rappelé qu'il fut une période où, sur l'initiative de Barbara, ils jouaient au loto : « Si on gagnait - il fallait faire 6 -, les gains allaient au SEV. Hélas nous n'avons pas gagné, mais cela montre ton engagement. Bon plus sérieusement, à côté du loto, tu m'as toujours été de bon conseil. Une excellente coach. Mais je crois que les anecdotes suffisent. » La réponse de la principale intéressée qui n'aime pas forcément être sous le feu des projecteurs : « Oui, ça suffit. »

Recrutement 2022

L'autre point principal du comité

fut l'adoption de la stratégie de recrutement 2022, approuvée sans coup férir. Le but est de contrer la lente érosion du nombre de membres et augmentation de l'âge moyen. « Il faut un changement de cap, un virage », a insisté Sandra Ritz, responsable du recrutement. Et pour y parvenir, elle a insisté sur le positif : 2021 est la meilleure année depuis 2014 en termes de nouvelles adhésions.

Il faut donc poursuivre sur cette voie. Pour y parvenir, il s'agit de renforcer la valorisation des meilleurs et recruteurs et meilleures recruteuses qui auront droit à des primes spéciales. La formation jouera aussi un rôle important. Des journées théoriques et pratiques seront mises sur pied en Romandie et en Suisse alémanique pour donner les outils nécessaires aux personnes qui syndiquent. La présence visuelle du SEV dans les locaux de pause du personnel doit encore être renforcée.

Un autre axe de travail consiste à fixer des objectifs chiffrés avec les sous-fédérations en termes de nouvelles adhésions. Giorgio Tuti l'a martelé : « Nous voulons fixer des objectifs chiffrés atteignables Si une

sous-fédération a déjà un taux d'organisation de 98%, on ne va pas lui demander l'impossible. Nous allons analyser le potentiel avec chacune. On est dans le même bateau ! Si on n'arrive pas à atteindre cet objectif collectif, la sanction est globale car c'est l'ensemble du SEV qui en pâtit. A l'inverse, si nous l'atteignons, le succès est collectif ! » L'appareil professionnel n'est pas en reste puisqu'il poursuivra les actions de terrain qui ont fait leurs preuves, en étroite collaboration avec les sections et les sous-fédérations.

Portail des sections

Dès le 3 janvier 2022, les président-e-s et les caissiers des sections, ainsi que les président-e-s des sous-fédérations disposeront d'un nouvel outil avec le portail des sections. Cela favorisera les échanges de données avec le service des mutations du SEV (listes des sections, mutations de données telles que adresses, numéros de téléphones, e-mail). La communication par sms et e-mail sera aussi facilitée.

+

-

Pour le **transport touristique**, le Parlement a décidé que seul 1/3 des réserves devait être déduit au lieu de 100 % pour **toucher l'aide Covid**. La parlementaire et syndicaliste SEV Edith Graf-Litscher s'y est engagée, car les entreprises de navigation (p. ex. URh) doivent déclarer des heures supp' comme réserve en fin d'année et ont besoin de réserves pour les interruptions d'exploitation en cas de basses eaux ou de crues.

La Conférence suisse des déléguées à l'égalité a réalisé le **Baromètre de l'égalité 2021**, un sondage en ligne représentatif auprès de 2245 personnes. La majorité des personnes interrogées continuent de constater des **déficits en matière d'égalité** dans la famille et au travail. Par rapport au premier Baromètre de l'égalité de 2019, l'état de l'égalité est même jugé de manière plus critique.



Une majorité de Suisse-sse-s constatent un déficit en matière d'égalité qui se creuse même.

PHILIPP HADORN répond

Un tribunal doit juger les lacunes de Swiss !

? Début mai, SEV-GATA a annoncé une plainte contre Swiss à cause du manque d'information et de consultation des syndicats lors du licenciement de masse. Cette plainte a-t-elle été déposée ?

Non, mais elle est en préparation. En tant que syndicat, nous avons donné la priorité à nos membres afin qu'ils puissent se soucier de leur avenir personnel en temps et en heure. Recevoir son congé est un coup dur et peut aboutir chez certains sur une crise personnelle.

Nous savions qu'en dénonçant le caractère abusif des licenciements, même en ayant gain de cause il n'y aurait pas de réengagements, tout au plus des indemnités. Ce sont donc les recherches d'emplois et les reconversions professionnelles qui nous ont prioritairement occupés. Nous avons fait notre devoir de syndicat et avons lancé des

recours dans les délais impartis pour celles et ceux qui voulaient faire opposition. Il s'agissait de déposer la plainte en l'espace de 180 jours après le départ de l'entreprise. Nous avons préparé ces interventions en tenant compte de la situation individuelle de chaque personne concernée.

Pour SEV-GATA, il est important que les lacunes de Swiss dans le cadre de la procédure de consultation sur les licenciements de masse de ce printemps soient examinées par un tribunal. Swiss a refusé de transmettre aux syndicats des éléments importants pour l'élaboration de propositions sur la manière d'éviter les licenciements. Ceci était clairement un non-respect des dispositions légales selon CO, art. 335 d ss. Nous restons vigilants, pour nos membres !

Le secrétaire syndical SEV Philipp Hadorn préside SEV-GATA, le secteur des transports aériens du SEV. As-tu aussi une question ? Ecris-nous à journal@sev-online.ch.

JOURNÉE DE FORMATION DES FEMMES SEV

Pas de véritable égalité sans liberté de choix

Karin Taglang
journal@sev-online.ch

Le travail à temps partiel est répandu, surtout pour les femmes. Cependant, il peut avoir des conséquences néfastes à la retraite. Ce thème a fait l'objet de la journée de formation des femmes SEV le 26 novembre.

En Suisse, les femmes travaillent davantage que les hommes, si l'on prend en considération le travail pour lequel elles sont payées, mais aussi celui qui n'est pas rémunéré. Environ 76 % des femmes salariées sont engagées à un taux d'occupation inférieur à 70 %; seules 24 % travaillent davantage et ont un revenu qui leur permet de vivre. Quelle en est la raison? Il s'agit surtout du travail de *care* (ménage, soins,...) non rémunéré qui repose essentiellement sur les femmes. Elles sont souvent contraintes de renoncer à une partie de leur activité professionnelle et travaillent à de faibles taux d'occupation pour de faibles revenus.

Parcours professionnel et retraite

Regula Bühlmann, secrétaire des femmes de l'USS, a évoqué ce problème lors de son exposé. «Sur le plan politique, on prétend que les femmes travaillent à de faibles pourcentages pour pouvoir se consacrer au bénévolat», affirme-t-elle. Or, le travail de *care* n'est pas du bénévolat. Beaucoup de femmes n'ont pas d'autre option que de se charger elles-mêmes du travail non rémunéré pour la famille, étant donné qu'elles ne peuvent pas se permettre des gardes d'enfants externes. Selon elle, «le travail à temps partiel

n'est donc pas toujours un libre choix».

Elle a également évoqué les pièges du temps partiel: «De longues interruptions de travail peuvent engendrer une déqualification.» Les chances de promotion sont également plus faibles. L'experte de l'USS voit encore un autre problème avec les postes à temps partiel: «Ils peuvent créer des rapports de travail critiques tels que le travail sur appel ou les emplois multiples». Pour couronner le tout, à la fin de la vie active, ces problèmes entraînent une situation précaire quand arrive l'âge de la retraite. Gabriela Medici, secrétaire centrale à l'USS en charge

La prochaine journée de formation des femmes SEV aura lieu le **18 novembre 2022**. Thème: «Le monde change - et moi aussi».

des assurances sociales, ajoute: «Dans notre système, le travail de *care* non rémunéré est uniquement pris en compte par l'AVS. Celles qui ont travaillé à faible pourcentage - ou pas du tout - sont exposées à un grand risque de pauvreté après un divorce ou avec l'âge, et ce sont avant tout les femmes qui sont touchées par cela de manière disproportionnée.»

Savoir, c'est pouvoir

«Le but de la journée de formation est de sensibiliser les femmes», affirme Lucie Waser, secrétaire syndicale SEV responsable de l'égalité. «Il est important d'élargir ses connaissances et d'avoir ainsi une bonne base de dialogue», juge-



Conclusion de la journée: la semaine de 35 heures sur 4 jours de travail - comme le congrès des femmes de l'USS le revendiquent - permettrait de mieux concilier vie professionnelle et privée.

t-elle. Choisir librement n'est possible que si tous les faits sont connus. «Le temps est révolu où l'homme est seul responsable du soutien financier à la famille, avance Lucie, les femmes doivent prendre conscience qu'elles sont responsables de leur indépendance économique.» Pour éviter la pauvreté à l'âge de la retraite, il faut savoir ce que coûte un divorce, quelles sont ses répercussions ou les influences d'un emploi à temps partiel à long terme sur la prévoyance vieillesse.

La commission des femmes SEV a mis sur pied cette journée de formation et organisé des ateliers thématiques pour que les femmes prennent conscience de ces données. Dans l'un de ces ateliers, intitulé «Prévoyance vieillesse des femmes», les dangers de la réforme des rentes ont été évoqués. Dans un deuxième atelier «Amour & loi», Gisela Kilde, chargée de cours à l'Institut de recherche et du conseil dans le domaine de la famille à l'Université de Fribourg, a

évoqué les répercussions de l'état civil sur la situation financière et la prévoyance vieillesse. Dans le dernier atelier avec Susanne Oehler, secrétaire syndicale SEV, les participantes ont réfléchi à la manière de concilier divers emplois à temps partiel.

Les revendications

Pour conclure la journée, toutes les chargées de cours ont partagé leurs constats et Lucie Waser a présenté les revendications du congrès des femmes de l'USS: une semaine à 35 heures sur 4 jours de travail permettrait de mieux concilier vie professionnelle et privée. En plus, elles demandent que l'accueil extra-familial pour enfants soit mis sur pied en tant que service public. Si la garde des enfants ne coûte rien, dans ce cas les familles peuvent décider librement qui va travailler et à quel pourcentage. Ce n'est qu'ainsi qu'on peut parler d'une vraie égalité.

Projet européen d'ETF «Women in Rail»

Lors de cette journée de formation, Hanny Weissmüller, présidente centrale de la sous-fédération du personnel des locs (LPV) et Lucie Waser ont présenté le projet «Women in Rail». Le groupe de projet de la section rail de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) se bat pour une stratégie de parité hommes-femmes dans la politique ferroviaire européenne. Une meilleure conciliation entre vie professionnelle et vie privée, le combat contre le harcèlement sexuel et en faveur de l'égalité

salariale sont les fers de lance de leur projet.

Après de longues négociations, ETF et le patronat du rail et des infrastructures (GER) ont signé l'accord «Women in Rail» avec les partenaires sociaux (cf. dernier numéro SEV). Il contient des mesures contraignantes pour chacun des thèmes et c'est un engagement clair de la politique européenne pour la promotion des femmes et l'égalité. Après deux ans, les premiers rapports devront être présentés et des négociations complémentaires vont intervenir.

ANGLE DROIT

Rendez-vous chez le médecin durant les heures de travail

Assistance judiciaire du SEV
journal@sev-online.ch

Normalement les rendez-vous chez le médecin se prennent aux heures de bureau. On peut dès lors se demander si l'employeur est dans l'obligation d'octroyer à son employé le temps nécessaire pour se rendre à la consultation médicale, et si ce temps sera pris en compte dans les heures de travail.

S'agissant de contrats de travail de droit privé, c'est l'article 329, al. 3 CO qui fait foi: il stipule que les heures et

jours de congé usuels doivent être accordés au travailleur. Sont considérées comme usuelles selon la jurisprudence toutes les activités personnelles que l'on ne peut pas effectuer en dehors des heures de travail, soit également les visites chez le médecin. Toutefois, le travailleur a le droit de recevoir du temps libre supplémentaire afin de se rendre à une consultation médicale seulement si le temps libre normal ne suffit pas pour un tel rendez-vous et qu'il est nécessaire d'octroyer un congé spécifique. Ainsi, dans la mesure du possible et du supportable, les consultations médicales doivent être prévues durant le temps libre et com-

muniées dès que possible aux supérieurs hiérarchiques. Chaque situation doit être traitée selon les conditions-cadre et le contexte, toutefois on peut considérer que les modèles de temps de travail flexible (par exemple horaires variables) permettent plus facilement l'organisation d'un rendez-vous chez le médecin durant le temps libre qu'avec des horaires fixes (par exemple heures bloquées).

Une autre question est de savoir si les travailleurs doivent compenser les heures non travaillées et si l'employeur est tenu de verser le salaire pour ce temps. En effet, le droit de recevoir du temps libre ne veut pas

forcément dire que ce temps libre sera rémunéré. Le Code des obligations ne contient pas de prescription spécifique concernant le versement du salaire dans un tel cas. Si l'employé reçoit en tant que temps de travail les heures nécessaires pour se rendre chez le médecin, il n'y a pas obligation de compensation et le salaire pour cette période est dû. Si cela n'est pas le cas, il faut se référer aux réglementations du contrat de travail individuel ou de la convention collective de travail (CCT). La CCT CFF règle la question de la bonification en temps pour des rendez-vous privés chez le médecin: le chiffre 63 stipule que pour

des absences privées et notamment des rendez-vous chez le médecin, le temps n'est pas octroyé en tant que temps de travail. Toutefois, s'il s'agit de traitements médicaux de longue durée, une bonification en temps peut être accordée. La décision d'octroyer ou non une bonification en temps dans des cas particuliers est de la compétence de l'unité d'organisation concernée et dépend de son appréciation, après entente avec le service RH.

Le team d'assistance judiciaire du SEV est à disposition pour répondre à toutes les questions relatives aux bonifications en temps en cas d'absences privées.



BARBARA SPALINGER

«L'«action» me manquera»

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Une page se tourne pour Barbara Spalinger, mais aussi pour le SEV. Celle qui fut la première femme à siéger au sein de la direction syndicale, où elle sera restée 18 ans, revient sur son parcours: avec son franc-parler, elle aborde ses expériences marquantes, qu'elles soient positives ou négatives.

Cet entretien de départ, c'est dans son bureau de Berne qu'il se déroule, quelques jours après l'au revoir du comité SEV (voir en page 3). Officiellement, elle ne quittera le SEV que fin janvier 2022 après un total de 20 ans au sein du syndicat. Pas de nostalgie, ni d'effusions d'émotions durant l'entretien, à l'image de notre vice-présidente qui ne perd que très rarement le contrôle.

Barbara, le 26 novembre le comité t'a offert un au revoir surprise. N'as-tu vraiment rien vu venir ?

Non, c'était une énorme surprise. Le film et les témoignages des militant-e-s m'ont beaucoup touchée. Tant de souvenirs partagés ont été évoqués. Par exemple, la danse du personnel de la manœuvre à la gare de Zurich en 2012, évoquée par Danilo Tonina. C'était une action grandiose à laquelle je repense avec plaisir !

Mais les témoignages des autres collègues étaient également personnels et authentiques et m'ont fait très plaisir. Pour moi, ce film est un grand cadeau, car il montre tout ce que nous avons vécu et élaboré ensemble.

Gilbert D'Alessandro a fait remarquer que tu étais responsable de son élection comme président central de la VPT...

Ce n'est pas à moi que revient ce mérite ! C'est plutôt celui de son prédécesseur, Kurt Nussbaumer, qui a ouvert la VPT et introduit une structure de branche. Cela a ouvert la voie à l'intégration du GATU, le groupe autonome des transports urbains. Et le fait que Gilbert, militant du GATU, ait été élu nouveau président central montre de manière impressionnante à quel point la VPT a pu se transformer rapidement.

Quand tu te remémores tes souvenirs, quels sont les pires et les meilleurs ?

La grève des Officine en mars 2008 fut un moment très difficile. J'étais à Bellinzzone le premier jour de la grève et quelques fois encore ensuite, et j'ai pu constater que les femmes disparaissent complètement dans cet environnement. Elles apportent la nourriture, les hommes font les grands discours. Alors que Pierre-Alain Gentil et Giorgio Tuti étaient constamment présents dans les médias, personne ne m'a jamais rien demandé, mais bien sûr, comme mes collègues, j'étais au travail 24 heures sur 24. Nous cherchions d'arrache-pied des solutions, nous discutions avec les collègues sur place, avec les CFF,



Congrès 2017: le président Giorgio Tuti félicite comme il se doit la vice-présidente Barbara Spalinger.

Unia, les politiques. J'ai subi quelques agressions et ce fut dur de constater comment les clichés classiques sur les sexes étaient de retour.

Il n'y a tout de même pas eu que du mauvais...

Non, les meilleurs souvenirs l'emportent clairement. Les discussions dans les sections ou la conférence CCT sont des moments forts notamment lors de décisions sur des sujets difficiles et controversés. J'ai toujours été fière du fonctionnement de notre démocratie de base. Mais je me souviens aussi très bien des crises qui ont nécessité des réactions rapides, comme ce dimanche où les journaux ont annoncé que la CGN allait bientôt faire faillite. Olivier Barraud a tout de suite organisé le fait que les collaborateurs sur les bateaux pleins à craquer ont klaxonné fort à 15h et replié le drapeau suisse. Il s'en est suivi une mobilisation exemplaire, y compris de la population. Et la CGN existe toujours. Il y a bien sûr eu aussi des succès dans les négociations, je me souviens bien de l'histoire du jugement d'Orange. Il s'agissait de faire en sorte que les collaborateurs qui reçoivent régulièrement des allocations en bénéficient aussi proportionnellement pendant les vacances. Pendant plus d'un an, les CFF ont refusé catégoriquement de se conformer à cette règle. J'ai trouvé onze mécaniciens de locomotive qui étaient prêts à aller en justice. Cela a fonctionné : les CFF m'ont appelé pour me dire qu'ils étaient désormais prêts à négocier. Cette négociation en tout petit comité n'a duré qu'un après-midi, puis il était clair qu'il y aurait des paiements rétroactifs et que les mécaniciens pouvaient retirer leurs plaintes !

Tant Gilbert que Giorgio ont mentionné ta démission, que tu as ensuite retirée après le décès de Pierre-Alain Gentil. Quelles en étaient les raisons ?

Lorsque François Gatabin a quitté le SEV, il a fallu redistribuer les dossiers au sein de la direction syndicale. Giorgio ne voulait pas céder les ETC, j'aurais donc dû reprendre les dossiers CFF. J'étais alors moi-même responsable des thèmes transversaux. Je me sentais tout à fait capable de prendre en charge le dossier CFF, mais c'était une époque où j'aurais dû le prouver aux présidents centraux. Je n'en avais pas envie, c'est pourquoi j'ai décidé de démissionner de la vice-présidence pour continuer à m'occuper du dossier de la politique des transports.

Mais tu as changé d'avis...

À la fin de l'été 2008, lorsque Pierre-Alain Gentil est décédé, Manuel Avallone était tout nouveau au sein de la direction. Giorgio m'a demandé de rester pour que la continuité et l'expé-

rience soient garanties durant cette période. Cet argument m'a convaincu et je suis restée.

As-tu regretté cette décision ?

Non, absolument pas. J'ai ainsi pu poursuivre, avec Giorgio, Manuel et Ruedi Hediger, la transformation prévue du SEV. C'était un excellent changement de génération. Nous avons réalisé beaucoup de choses, nous avons notamment pu combler le fossé qui existait entre la direction et les présidents centraux après l'échec de la fusion avec l'ancien Syndicat de la Communication, et mettre en place de nouvelles structures. C'était très passionnant et agréable. D'ailleurs, si je compare le SEV de 2001, lorsque j'ai commencé comme secrétaire syndicale, avec le SEV d'aujourd'hui, il y a un monde ! On a du mal à s'imaginer à quel point c'était différent avant. A l'époque, il y avait des gens au SEV qui pensaient qu'une conversation téléphonique entre le président du SEV et le chef des CFF suffisait à résoudre tous les problèmes... Il y avait beaucoup de statut et d'administration, on était certes présent aux assemblées de section, mais il n'y avait pas de présence sur le terrain comme aujourd'hui. Je me souviens d'une assemblée dans la vallée du Rhin où Hanspeter Eggenberger, décédé cette année, m'avait un peu narguée en me demandant ce que je pouvais bien apporter au SEV alors que je n'avais jamais travaillé dans les chemins de fer. Je pense qu'il a vu entretemps de quoi j'étais capable. D'ailleurs, nous avons très bien travaillé ensemble ces dernières années.

Pourquoi es-tu venue au SEV ?

J'ai travaillé comme juriste dans le canton de Soleure et je connaissais Ernst Leuenberger. A un moment donné, j'ai perdu l'envie de peser les intérêts et j'ai voulu défendre des intérêts, c'est pourquoi je suis passée au WWF Suisse. C'est là qu'une offre du SEV est soudain arrivée - à l'époque, il n'y avait presque pas de secrétaires syndicales, et la Commission féminine a fait pression pour qu'une femme soit nommée à la direction. Ce travail m'a immédiatement beaucoup intéressée : la négociation des conditions de travail et les liens avec la politique m'ont semblé être un défi passionnant. Et les transports publics me tenaient à cœur depuis longtemps. J'étais en effet une pendulaire de longue date.

Revenons au présent : comment vois-tu le partenariat social aujourd'hui ?

Je suis de moins en moins sûre que le partenariat social soit perçu comme une chance par la branche. Il est pourtant plus nécessaire que jamais. Ceux qui nous considèrent uniquement comme une «épine dans le pied» ignorent que

nous ne faisons pas que freiner - ce qui est parfois nécessaire - mais que nous facilitons aussi les changements. En règle générale, nous sommes très constructifs, mais nous devons bien sûr aussi être capables de nous battre avec acharnement. Il est difficile d'expliquer aux employeurs qui ne connaissent pas bien le partenariat social que nous n'inventons pas nous-mêmes nos revendications. Et que nous sommes dans des rôles et que nous ne parlons pas d'eux en tant que personnes. A la fin, il faut pouvoir se regarder à nouveau dans les yeux. Si cette compréhension fait défaut, cela peut devenir difficile.

Au cours de tes 18 années de vice-présidence, tu as vécu de nombreuses mobilisations et grèves au sein des ETC. Ont-elles été couronnées de succès ?

Oh oui, car lorsque nous n'arrivons pas à avancer à la table des négociations, il suffit parfois de rappeler à l'employeur que ce sont ses employé-e-s qui veulent quelque chose. S'ils le montrent, cela a aussi une force. Là où il y a eu de véritables conflits du travail, ils ont toujours été au moins partiellement couronnés de succès. Je garde un excellent souvenir de la grève aux TPG en 2014, notamment du moment où l'accord négocié a été validé à main levée par le personnel à trois heures du matin. C'était très impressionnant ! La grève de près de trois semaines à Locarno, qui a été un énorme fardeau pour le personnel, a également débouché sur un nouvel accord. Toutefois, celui qui monte aux barricades doit aussi savoir comment en redescendre. La recherche de solutions doit faire partie de l'action dès le premier jour et le personnel, qui décide au final, doit avoir son mot à dire. C'est très stimulant !

Il y a aussi eu des conflits qui ne se sont pas bien terminés. Lorsqu'un nouvel employeur de la navigation sur le lac de Constance a massivement dégradé les conditions de travail du personnel d'un mois à l'autre, nous avons laissé passer notre chance. Il aurait fallu faire grève.

Dans toutes ces situations critiques, les employé-e-s sont très proches les uns des autres. Et nous sommes au milieu. Cela peut être très fatigant, mais aussi merveilleux, car en fin de compte, la proximité avec nos membres rend le travail passionnant et gratifiant. Je ne me suis jamais ennuyé au travail au cours des 18 dernières années !

As-tu peur de t'ennuyer à la retraite ?

Non, même si «l'action» me manquera parfois. Pour l'instant, je ne sais pas encore ce que je ferai en premier parmi toutes les choses qui ont été négligées ces dernières années. Mais cela ne saurait tarder !

CARTE REKA

L'argent Reka, c'est pour bientôt

Chantal Fischer Les membres SEV ont droit à un rabais annuel de 10% sur l'achat d'argent Reka. Pour rappel, depuis cette année, la commande de la carte Reka par les membres individuels, ainsi que la facturation passent directement par Reka.

Toutes les réponses à tes questions dans le FAQ sur www.sev-online.ch/reka-card

Tous les membres du SEV recevront vers fin janvier une lettre avec deux bulletins de versement de 270 fr. chacun de Reka pour bénéficier d'un avoir de 600 fr. Dès que les membres ont payé le montant, ils auront un compte Reka à leur nom et recevront la carte et le code pin par la Poste. Les membres qui ont déjà une carte Reka verront leur versement crédité sur leur compte.

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, Michael Spahr, 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 28 janvier 2022.

Le délai pour les annonces est fixé au lundi 17 janvier à midi, celui de l'agenda au mardi 18 janvier à midi.



Le Service suisse d'attribution des sillons est le gardien du temps et de l'espace dans le réseau à voie normale des chemins de fer suisses.

SERVICE SUISSE D'ATTRIBUTION DES SILLONS

Plus de personnel, plus de travail

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Depuis une année, le Service suisse d'attribution des sillons (SAS) est un établissement fédéral indépendant de droit public et non plus une SA privée. Ce changement lui a permis d'assumer de nouvelles tâches et d'augmenter ses effectifs. En tant que gardien du temps et de l'espace dans le trafic ferroviaire, il se trouve devant de grands défis.

Selon «Investigate Europe», 55 types de locomotives étaient nécessaires au «Connecting Europe Express» pour traverser 26 pays européens durant l'année européenne du rail. Ceci démontre parfaitement le morcellement du réseau ferroviaire européen. Pas étonnant que certaines mauvaises langues ont surnommé ce train le «Disconnecting Europe Express». Depuis des décennies, l'Europe planifie une harmonisation du réseau ferroviaire européen. Mais les choses ne se passent pas comme prévu: dans beaucoup de pays il n'y a pas la volonté politique ni la flexibilité pour changer de système. Cependant certains projets ont quand même pu être menés à bien dans quelques pays. Un exemple est la création du Service suisse d'attribution des sillons.

De Sillon Suisse SA à SAS

Vu que les transports ferroviaires étaient en perte de vitesse en comparaison des transports routiers, l'UE a décidé en 1991 que l'accès au réseau ferroviaire devait être libéralisé afin de rendre les chemins de fer plus attractifs. Elle a alors défini que l'infrastructure continuerait d'être proposée par les diverses entreprises d'infrastructure ferroviaire mais que pour l'utilisation des sillons, ce

serait le marché qui déciderait. Des services d'attribution des sillons indépendants devaient garantir le libre accès au réseau. Dans le cadre des accords bilatéraux, la Suisse a appliqué les décisions de l'UE et lancé dès 1999 la «réforme des chemins de fer 1». Il a fallu plusieurs interventions au niveau politique et une bonne vingtaine d'années pour arriver à la fondation du SAS. Mais dès 2001, les deux plus grands fournisseurs de sillons de Suisse, les CFF et BLS, ont créé un premier office commun d'attribution des sillons. Etant donné que toujours plus d'entreprises ont voulu participer au transport des marchandises sur le réseau suisse, en 2006 le prédécesseur du SAS a été fondé: Sillon Suisse SA appartenait à parts égales aux CFF, à BLS, au SOB et à l'Union des transports publics UTP. Le 1er janvier 2021, cette SA a été remplacée par l'établissement fédéral à but non lucratif de droit public «SAS», le Service suisse d'attribution des sillons, qui a résulté du paquet de lois sur l'Organisation de l'infrastructure ferroviaire (OIF) adopté par le Parlement. «Nous avons pu ainsi répondre à la demande initiale de l'UE et avons maintenant un mandat légal qui remplace le mandat octroyé uniquement par les entreprises ferroviaires concernées», déclare le directeur du SAS Thomas Isenmann, qui dirigeait auparavant également Sillon Suisse SA.

La mission principale du SAS est de s'assurer qu'il n'y a aucune discrimination lors de l'attribution des sillons. Cela signifie qu'il est le gardien du temps et de l'espace dans le réseau à voie normale. Mis à part l'attribution de sillons, il contrôle donc aussi la planification des horaires. Si une entreprise ferroviaire s'intéresse à l'utilisation d'un certain tronçon de ligne à une certaine

tranche horaire, le SAS doit juger si cela est possible ou non. Afin qu'il n'y ait aucune discrimination parmi les entreprises intéressées, le SAS doit motiver son jugement et présenter des alternatives possibles. Il doit en outre garantir l'application correcte des bases légales. Afin de pouvoir faire des changements dans l'horaire annuel au moment du changement d'horaire en décembre, les entreprises ferroviaires doivent communiquer au SAS jusqu'en avril de l'année en cours quels sillons elles aimeraient avoir. Non seulement les intérêts nationaux jouent un rôle dans les décisions mais les corridors ferroviaires internationaux sont aussi pris en considération. Actuellement, on arrive toujours à trouver une solution selon le directeur du SAS, bien que la Suisse ait l'un des réseaux les plus denses d'Europe et qu'elle se trouve toujours à la limite de ses capacités. Afin que l'attribution des sillons puisse continuer à se dérouler sans encombre, les autorités politiques de toute l'Europe sont sollicitées: «Il faut mettre plus d'argent à disposition afin de développer l'infrastructure ferroviaire pour permettre le transfert du trafic, ce qui nous aidera à réaliser l'objectif climatique du 'green deal'.»

Il faut de bonnes conditions de travail

Mis à part l'octroi des sillons, le SAS assure d'autres tâches comme p. ex. des analyses de capacité pour les tronçons surchargés, la tenue du registre d'infrastructure ferroviaire, l'encaissement de l'indemnité pour l'utilisation des sillons et la publication des plans d'investissement des gestionnaires d'infrastructure. De plus, le SAS est maintenant responsable de 12 gestionnaires d'infrastructure contre seulement trois auparavant. En

conséquence, l'effectif du personnel a augmenté en 2021 et les collaborateurs ont été soumis à la Loi sur le personnel de la Confédération. Celle-ci institutionnalise un échange annuel avec les syndicats, y compris le SEV. Pour Thomas Isenmann il est clair que le SAS doit rester un employeur attractif: «Au vu de la complexité des tâches que nous effectuons, nous avons besoin de gens qui ont une expérience professionnelle dans une entreprise de chemin de fer. Lorsque nous appartenions encore aux entreprises, les employé-e-s pouvaient bénéficier des années déjà travaillées pour le calcul de l'ancienneté de service. Maintenant ils perdent cet avantage s'ils viennent travailler au SAS. Nous devons le compenser en proposant de bonnes conditions de travail.»

Dans sa consultation sur l'OIF, le SEV a avalisé la création du SAS bien qu'il considère que le potentiel de discrimination est de nature purement théorique. Pour le SEV, il est beaucoup plus important que le Conseil fédéral, et récemment les autorités politiques, se soient exprimés clairement en faveur du maintien du chemin de fer intégré en adoptant le projet d'OIF. Le SEV n'est pas le seul à croire que la fin du chemin de fer intégré signifierait une profonde attaque du système ferroviaire suisse qui fonctionne bien et dont le réseau est très dense et fortement occupé, et que cela ne représenterait aucune amélioration sensible. Heureusement, aujourd'hui les entreprises ferroviaires suisses sont pour la plupart organisées en chemins de fer intégrés. L'infrastructure est séparée du transport sur le plan comptable et organisationnel mais elle reste de la compétence des entreprises elles-mêmes.

PRÉSIDENCE ETF RAIL

2e mandat européen!



Giorgio Tuti a été reconduit à la présidence d'ETF Rail. Ici lors du passage à Berne du Connecting Europe Express.

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Le 8 décembre, Giorgio Tuti a été réélu pour un 2e mandat de président d'ETF Rail, la Fédération qui chapeaute 83 syndicats européens représentant 700 000 cheminots.

C'est à l'unanimité que le président du SEV a obtenu la confiance des membres de la section ferroviaire de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF). La réunion s'est déroulée par vidéoconférence en raison des conditions sanitaires actuelles. L'occasion de tirer un bilan de son premier mandat et d'évoquer les enjeux à venir.

Giorgio, quel est ton sentiment après cette élection ?

Je suis vraiment très heureux et ravi que les cheminots européens m'aient à nouveau accordé leur

confiance. Pour moi, c'est une fierté de servir la grande famille du rail. Sans les syndicats, ce monde serait un peu différent! C'est donc aussi une grosse responsabilité. Obtenir le soutien unanime du comité du SEV pour continuer m'a fait chaud au cœur.

Quel bilan tires-tu de ton premier mandat depuis l'élection de 2017 ?

Le bilan est plutôt positif même si nous avons encore beaucoup de défis et de travail qui nous attendent. Lors de mon élection, j'avais prévenu que si nous n'avancions pas dans la relance du Dialogue social et n'obtenions pas des résultats concrets avec du contenu qui lie les parties, je ne me représenterai pas. La signature le 5 novembre dernier avec les employeurs du secteur ferroviaire de l'Accord *Women in Rail* avec des mesures contraignantes pour promouvoir l'emploi des femmes du secteur correspond en tous points à mes attentes.

Tout n'a pas été simple ?

En effet, mais j'ai la chance d'être entouré d'une très bonne équipe à ETF Rail. Il fallait aussi que les planètes soient alignées. Et cela a été le cas avec la démographie qui voit la génération du babyboom arriver à la retraite et le besoin de jeunes et de femmes bien formées. Le défi climatique, où le rail peut être une réponse aux défis de la mobilité, demande des investissements. Il y avait donc un intérêt commun pour améliorer la situation. Cela a permis de conclure cet accord.

2021 était l'Année du rail en Europe. Avons-nous dépassé le stade des belles paroles ?

Sans doute qu'au départ ce *Year of Rail* était prévu comme une campagne de relations publiques pour les employeurs. Pour ETF, cela a été clair depuis le début qu'il s'agissait du *Year of Railway Workers* – l'année des che-

minots – en mettant au centre tout ce qui ne marche pas pour les travailleurs. Et cette idée s'est imposée. Notamment avec le Connecting Europe Express qui a parcouru l'Europe et rappelé le rôle essentiel des cheminot-e-s dans le maintien de la mobilité. Cela a fait ressortir les problèmes de dumping social et salarial, les inégalités de formation. Et la fin de l'année se termine en beauté avec cet accord pour rendre la profession plus attractive.

Quels sont pour toi et ETF Rail les enjeux principaux pour ces cinq prochaines années ?

Nous allons poursuivre dans la logique de ce premier mandat avec la bataille contre la libéralisation du secteur et l'ouverture à la concurrence en cherchant à inverser cette pression en promouvant les chemins de fer en tant que service public et la coopération. La Suisse est ici un mo-

dèle! La participation syndicale doit encore s'améliorer. Il faut maintenir et même augmenter le personnel à bord des trains et dans les gares pour assurer la sécurité des collègues et des passagers. Le combat contre le dumping doit permettre de rendre le rail plus attractif pour la nouvelle génération. L'introduction d'un tachygraphe permettrait de mieux contrôler les heures réelles de travail.

La digitalisation, aussi un enjeu ?

Oui. Nous serons attentifs à ce que le recours croissant à la numérisation et à l'automatisation se fasse par une transition juste avec la participation des collègues et de programmes de (re)formation pour éviter les pertes d'emplois. Le Dialogue social doit se poursuivre et permettre d'obtenir d'autres résultats pour améliorer effectivement les conditions de travail des cheminots, tout en s'assurant du respect des accords antérieurs.

CFF

Emplois perdus aux Officine

Françoise Gehring Tout ce qui brille n'est pas or. Ceci est bien connu des travailleurs et de la CoPe élargie des ateliers de Bellinzona, qui ont toujours exigé une transparence maximale et une implication sans compromis dans le nouvel établissement industriel des CFF à Castione. Mais une fois de plus, ils ont été mis devant le fait accompli. L'absence de représentants syndicaux dans ce qui a été décrit comme un « spot publicitaire des CFF » va bien au-delà d'un geste symbolique. En fin de compte, la nouvelle usine comptera plus de 100 emplois de moins qu'actuellement. Depuis toujours, les représentants du personnel exigent une augmentation de l'emploi, et non le démantèlement d'emplois précieux au Tessin.

La Commission du personnel élargie s'est donc retirée de la réunion de la Plate-forme le 7 décembre. Ivan Cozzaglio, président de la CoPe des Officine de Bellinzona, ne ménage pas ses critiques: « Le document du plan industriel ne nous est parvenu que l'après-midi précédant la réunion: une cinquantaine de pages en allemand et un résumé de huit pages en italien. Il était impossible d'étudier le document sérieusement. » Les CFF, insistent les deux représentants de la CoPe élargie, n'ont pas respecté les accords. Gianni Frizzo, porte-parole de la CoPe élargie souligne que la réunion prévue en septembre pour discuter du projet avant que celui-ci ne soit porté à l'attention du conseil d'administration des CFF pour approbation du financement n'a pas eu lieu.

Ce manque d'implication des partenaires sociaux ne plaît pas au secrétaire syndical SEV Thomas Giedemann, qui suit le dossier des Officine: « Le nombre d'emplois est passé en quelques mois de 200/230 à au moins 300 avant et 360 maintenant. Mais nous ne de-

avons pas perdu de vue qu'il manque plus de 100 emplois pour maintenir les emplois à leur niveau actuel », souligne Thomas Giedemann. Il ne faut pas non plus oublier qu'en Suisse, les CFF vont augmenter le nombre d'emplois dans la maintenance du matériel roulant au cours des prochaines années: il est donc inacceptable que le Tessin perde des emplois dans ce domaine. Lors de la réunion de la Plate-forme du 30 avril, explique Thomas Giedemann, les CFF nous ont présenté le portefeuille de projets, un tableau indiquant le matériel roulant affecté à la future installation et le calendrier des projets. Non seulement il n'y a pas eu de réponse à notre demande d'affectation de matériel roulant supplémentaire à Castione, mais le tableau continue de présenter des lacunes inquiétantes en matière d'emploi.

La lecture du secrétaire syndical du SEV va plus loin. Et il s'attarde sur le réel potentiel de développement des Officine: « Le potentiel réel d'une installation industrielle au Tessin est énorme: s'agissant d'une structure en phase de conception, elle peut être remplie de tous les contenus que l'on souhaite lui attribuer. C'est la raison pour laquelle - poursuit Thomas Giedemann - nous avons insisté en avril pour faire venir à Castione du matériel roulant supplémentaire, en plus des Astoro et Giruno de la flotte internationale et du Flirt Tilo. Nous avons par exemple insisté sur les nouveaux trains à deux étages FV Dosto, qui circulent aussi régulièrement sur la ligne du Gothard et sur lesquels reposera prochainement l'offre de trafic national reliant le Tessin à Bâle et Zurich. La nouvelle usine est également conçue pour accueillir des trains à deux étages: les solutions existent. »

CAISSE DE PENSIONS TPG

Attaques de l'Etat balayées

Yves Sancey Grâce à la mobilisation du 4 novembre et du travail déterminé en commission auprès des députés, le SEV-TPG a gagné la bataille suite à l'attaque du gouvernement genevois contre sa caisse de pensions. Le 8 décembre, une majorité de circonstance, composée de l'Alternative et du MCG, a refusé d'entrer en matière sur les projets de loi défendus par le Conseil d'Etat augmentant le taux de cotisation LPP au sein des caisses de pension de l'Etat (TPG et les autres caisses CPEG et police) pour les employé-e-s nouvellement engagé-e-s. L'exécutif genevois voulait que les personnes engagées depuis le 1er janvier 2022 cotisent à la caisse de pensions à un taux supérieur aux autres! L'intervention du SEV aura permis de créer l'unité contre ces projets du Conseil d'Etat.

« La stratégie du SEV-TPG a payé! », indique Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV en charge des TPG. « Dès le début nous avons dit clairement notre opposition à ces projets, nous n'avons pas accepté de diviser le personnel mais mis au contraire l'accent sur la solidarité, nous l'avons fait savoir et nous nous sommes mobilisés. Ces mesures étaient discriminatoires car elles auraient créé une différence de traitement entre les nouveaux engagés et les fonctionnaires en place. » Suite à la mobilisation du 4 novembre de plus de 80 personnes du personnel des TPG, la direction avait répondu favorablement aux attentes du personnel et des syndicats en donnant une date pour négocier le projet de Règlement 7 des horaires et en suspendant l'application du règlement prévue au 1er janvier.

Mandatée par cette assemblée pour s'opposer également au projet de modification de la répartition du montant des cotisations à la

caisse de pensions, une délégation des syndicats SEV, ASIP et transfair avait été auditionnée auprès de la Commission des finances. Une majorité composée de l'Alternative et du MCG avait préavisé négativement les trois projets de loi dans son rapport du 23 novembre.

Ce travail de fonds a porté ses fruits également lors de la session parlementaire du 8 décembre. Le jour même, avant le vote, une mobilisation de la fonction publique a eu lieu à 16h sur la place Neuve. Parmi les quatre revendications motivant cette mobilisation figurait en bonne place l'exigence du retrait des projets de loi touchant aux caisses de pension. « Même si le Conseil d'Etat a rétro-pédalé, nous refusons cette modification car elle signifie une baisse de salaire pour les personnes nouvellement engagées de l'ordre de 1,27% à 3,34% selon la caisse de prévoyance », relevait avant le vote Olivier Baud, président du Cartel intersyndical.

« On est vraiment soulagé que le parlement ne soit pas entré en matière sur les trois projets », a indiqué Vincent Leggiero, président de la section SEV-TPG à l'issue du vote. « Cette loi remettait en question un principe important, en particulier dans la fonction publique, à savoir: à travail égal, salaire égal. Reste à se battre pour défendre le respect de la fonction publique, du travail fait en temps normal et de crise, poursuit-il. Partout dans le monde on s'attaque aux pensions et à la fonction publique. Le facteur d'économie reste toujours les travailleurs de la fonction publique qui se donnent corps et âmes! Aux TPG, nous allons entrer en négociation sur le renchérissement; on en reparlera bientôt! », ajoute Vincent Leggiero.

SOUS-FÉDÉRATION PV

Carte Reka, FVP au menu

Alex Bringolf Le Comité central vous souhaite une fin d'année marquée par le calme et le recueillement. Le Comité central PV s'est réuni le 23 novembre à Rigi-Kaltbad pour sa dernière séance 2021. Ses membres ont rendu hommage à Rolf Deller, ancien président de section de la PV Basel, et ils l'ont remercié à titre posthume pour son grand engagement en faveur des pensionné-e-s SEV.

Le président central, qui a eu un entretien avec Markus Jordi, a indiqué que les rencontres régionales CFF de retraité-e-s ont été bien fréquentées. Les voyages vapeur à la Furka sont à nouveau au programme 2022. Nous comprenons qu'une participation financière des pensionné-e-s sera demandée, eu égard aux soucis de trésorerie des CFF. Des fautes de frappe ont été constatées dans

l'agenda SEV 2022. L'imprimerie s'est engagée à les réimprimer.

L'Assemblée des délégué-e-s de la PV à Brenscino a bénéficié d'une bonne organisation. Les délégués ont montré beaucoup d'engagement et les contacts sociaux y ont aussi trouvé place.

Le Comité SEV a donné son feu vert à la signature de la « Convention FVP 2022 » entre l'UTP, l'Alliance SwissPass et les syndicats. Pour Roland Schwager, il est important qu'elle soit conclue pour une durée indéterminée. Les droits acquis des pensionné-e-s doivent être garantis. L'intégration des FVP dans le SwissPass n'est pas attendue avant 2023. Pour les détails, référez-vous au Journal SEV 14/2021.

C'est avec plaisir que le Comité central constate que les Fêtes de Noël ou de l'Avent ont à nouveau lieu dans les sections. Les programmes mentionnent toujours les mesures Covid, les sections font preuve de responsabilité. Le Comité central les remercie. Le passage des chèques REKA à la REKA-Card est critiqué par plusieurs sections. L'utilisation est compliquée et les coûts de la carte vont dissuader quelques membres de profiter de ce produit. L'assurance Protection juridique Multi-SEV de Coop va intégrer prochainement la cybercriminalité (internet) à ses prestations. Détails prochainement dans la presse syndicale.

Le président central Roland Schwager et le Comité central vous souhaitent une belle fin d'année et un heureux Noël!

AS BRANCHE VOYAGEURS

Fluctuations inquiétantes

AS Branche P Lors de la séance de la branche Voyageurs du 23 novembre 2021, nous avons traité entre autres les thèmes suivants :

Grâce au SEV, le personnel CFF et ses proches ainsi que les pensionnés continueront de recevoir les FVP. L'Office fédéral des transports voulait réduire considérablement le cercle des ayants-droit. Le SEV a vivement protesté, avec succès! La mobilisation a eu raison de l'OFT, de sorte que nous pouvons continuer de profiter des FVP. Sans le soutien des nombreux membres SEV il n'aurait pas été possible d'obtenir ce succès.

Changements à la Centrale Vente

La Branche P a pris connaissance avec étonnement des changements au 1er janvier 2022. La Centrale Vente et le 2e niveau du CC Brigue seront mis en commun. L'application a été faite rapidement et il n'a pas été possible d'avoir un échange constructif. La direction

VSV a jusqu'ici toujours affirmé que la Centrale Vente et le CC ne représentaient une unité que sur un plan de technique de direction. La Branche P se pose des questions concernant la qualité, à juste titre. Est-ce que la bonne qualité du soutien des POS peut être garantie par la Centrale Vente? Est-ce que ces deux cultures différentes seront mises en commun sans prendre garde aux pertes? Est-ce que la Centrale Vente sera accessible jusqu'à 21 heures?

Fluctuation au CC Brigue

Le CC Brigue affiche une grande fluctuation. L'entreprise Lonza à Viège débauche activement le personnel avec succès pour le travail en équipes.

Manque de personnel TPO

La fluctuation du personnel est très élevée à la police des transports. Ce sont avant tout les jeunes policiers et policières qui sont débauchés par d'autres corps de police. A cause de cela, il y a de constants sous-effectifs. Afin que les CFF restent concurrentiels et attractifs sur le plan des salaires, on examine actuellement une description de poste « Policier Plus ».

Journée de branche 2022

Si la situation du coronavirus le permet, une journée de branche se déroulera en 2022. Le thème sera défini lors de la séance du 20 avril 2022.

La branche P se réunira en 2022 lors de trois séances les 20 avril, 21 juillet et 22 novembre.

VPT Neuchâtel TN.

Grau Bertha; 1933; veuve de Hans, Ammerzwil BE, PV Biel-Bienne.

Leuenberger Théodor; 1928; mécanicien, Le Landeron, PV Neuchâtel.

Luger Gilbert; 1953; assistant technique, Yverdon-les-Bains, PV Vaud.

Meury Roland; 1928; Montmelon, PV Jura.

Péclat Jean-Claude; 1936; traducteur, Fribourg, PV Fribourg.

Potterat Céline; 1933; veuve de Michel, Saland, PV Vaud.

Roulet Jacques-Daniel; 1939; Pully, VPT TL.

Ruppen Delphine; 1934; veuve de Josef, Thoun, PV Valais.

Schneuwly Marcel; 1930; chef de train, Payerne, PV Fribourg.

Schwery Erwin; 1935; chef de manoeuvre, Naters, PV Valais.

Walker Klara; 1931; veuve d'Emil, Naters, PV Valais.

Allamand Germaine; 1928; veuve de Jean-Louis, Roche VD, PV Vaud.

Benay Charles; 1944; spécialiste, Palézieux-Village, PV Vaud.

Besson Ellen; 1938; veuve d'Henri, Sottens, PV Vaud.

Brügger Hansjörg; 1943; spécialiste, Bienne, PV Biel-Bienne.

Butty Jeanne Marie; 1934; veuve d'Edgard, Lausanne, PV Vaud.

Chautems Romilda; 1951; veuve de Jean-Daniel, Roche VD, PV Vaud.

Christen René; 1957; chauffeur, Corcelles NE,

DÉCÈS

Sous-fédérations

22. 01
Journée Clean

La Journée Clean aborde Clean 4.0 et la LDT: café/croissant dès 9h30. Début de la journée dès 10h qui se déroule au Restaurant Gotthard à Goldau.

Journée payée par la section pour les membres. Inscriptions jusqu'au 17 janvier à bildung@sev-online.ch.

Attention: c'est la règle des 2G (guéri ou vacciné) qui s'applique pour y participer.

Sections

Retraités TL, Métro, Leb et Ville de Lausanne

Tout le comité vous souhaite à vous et famille ainsi qu'à vos proches, un bon Noël et de festives fêtes de fin d'année, mais surtout une bonne santé. On se réjouit de vous retrouver lors d'une prochaine assemblée dont la date ne peut encore être confirmée vu l'incertitude due au covid. Nous vous en indiquerons la date dès que possible.

Danièle Ruchonnet pour le comité

Agenda 15/21

HELVETIA

Pilier 3a: on ne dépasse pas

L'année dernière, j'ai versé mes cotisations au pilier 3a trop tard. Elles n'ont été créditées qu'en 2021. Puis-je tout de même effectuer un nouveau versement?

Cette année, les personnes actives affiliées à une caisse de pension peuvent verser jusqu'à 6883 francs dans le pilier 3a et les déduire de leur revenu imposable. Pour les indépendants, la limite est fixée à 20% du revenu lucratif, mais au maximum à 3'416 francs. Si vous avez déjà épuisé ces montants maximaux avec les cotisations créditées en début d'année, vous ne pouvez plus cotiser pour 2021. S'il est dans le pipeline politique, le versement a posteriori d'années de cotisation manquées n'est pas encore autorisé par la loi. Dans la mesure où elles en ont connaissance, les banques ou les assurances doivent refuser les montants de cotisations trop élevés.

Pour l'année à venir, les cotisations maximales restent inchangées. Toute personne exerçant une activité lucrative peut épargner dans le cadre du pilier 3a en vue de sa prévoyance vieillesse. Pour autant qu'ils exercent tous deux une activité lucrative, les deux conjoints d'un couple marié peuvent verser chacun le montant maximal.

Les cotisations au pilier 3a peuvent être déduites du revenu imposable. L'impôt n'est imposé à un taux réduit qu'au moment du retrait, séparément des autres revenus. Les avoirs 3a ne sont en outre pas soumis à l'impôt sur la fortune. Compte tenu de la faiblesse des taux d'intérêt, l'effet d'économie d'impôt contribue largement au rendement.

Pour éviter au moment du versement une charge fiscale élevée due à la progression, il vaut la peine de créer différents véhicules. A quelques exceptions près, les avoirs peuvent être retirés au cours des cinq dernières années précédant l'âge de l'AVS. Les versements effectués au cours de la même année sont toujours additionnés – y compris les versements en capital de la caisse de pension. C'est pourquoi il convient de veiller à un re-



trait échelonné. Les personnes qui exercent une activité lucrative au-delà de l'âge de la retraite peuvent continuer à cotiser au pilier 3a et différer le versement des avoirs 3a.

Les avoirs d'un produit 3a ne peuvent être transférés que globalement dans un autre produit 3a. Il existe une exception pour les assurances-vie: à leur échéance, un transfert dans un autre véhicule 3a au cours des cinq dernières années précédant l'âge de l'AVS n'est plus possible. Seule la prolongation du contrat, si elle est possible, ou le retrait de l'avoir sont autorisés. De même, les retraits partiels pour le financement de la propriété du logement ou l'amortissement d'hypothèques ne peuvent être effectués que jusqu'à cinq ans avant l'âge de l'AVS.

Pour vous aider à planifier au mieux votre pilier 3a et à choisir la solution de prévoyance la plus appropriée, Grégory Cerra à l'agence générale Jura d'Helvetia et ses collègues de l'équipe de conseil SEV sont à votre disposition. Vous trouverez plus d'informations sous www.helvetia.ch/sev.

En partenariat avec

helvetia

Votre assureur suisse

Rejoins-nous sur Facebook!

www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft

CAISSE DE PENSION CFF

Succès: le taux d'intérêt passe de 1% à 2,5%



© MANU FRIEDERICH

Vivian Bologna Aroldo Cambi est président de la Caisse de pension des CFF et chef des Finances du SEV. La Caisse de pension des CFF vient de décider d'augmenter le taux d'intérêt pour 2021. Aroldo nous explique ce changement.

Pourquoi la caisse de pension CFF a-t-elle revu le taux d'intérêt de 1% à 2,5% pour 2021?

Nous avons décidé de prendre deux mesures d'atténuation importantes en rapport avec la baisse du taux de conversion au 1er janvier 2023. La première concerne un versement unique de 4% sur l'avoire de vieillesse, également au 1er janvier 2023.

La seconde, en revanche, est une révision en profondeur du règle-

ment sur la rémunération des actifs et actives, qui permet désormais des potentiels de rémunération tout à fait différents. En bref, si le taux de couverture et la performance de l'année en cours sont bons, ce nouveau règlement sur la rémunération permet de rémunérer les capitaux de vieillesse des personnes actives à un taux nettement plus élevé que le taux minimum LPP habituel. C'est une avancée très importante!

Qu'est-ce que ça change concrètement pour un-e assuré-e- en activité dont l'avoire, par exemple, est de 300 000 fr.?

Pour cette personne, un avoire de 300 000 fr. rapportera 7500 fr. en 2021 au lieu de 3000 fr.

Quel rôle le SEV a-t-il joué dans ce changement?

Un rôle absolument décisif. Nous nous sommes battus pour obtenir des mesures d'atténuation équitables lors de toutes les baisses précédentes du taux de conversion. Et dans le cas présent aussi, sans relâche, avec beaucoup d'énergie et de succès. Grâce aux mesures susmentionnées, nous pouvons en effet nous attendre à ce que les effets des baisses du taux de conversion décidées ne laissent quasiment aucune trace. Une forte représentation des travailleurs fait la différence!

NOUVEAU VISAGE AU SEV

Michael Spahr: «Au SEV, je peux concilier mes intérêts»

Chantal Fischer Michael Spahr a commencé au SEV le 1er septembre 2021 comme spécialiste en communication à 60%. «Le SEV réunit mes diverses passions», Michael parle en ces termes de son activité au SEV.

Quand il était jeune, il savait qu'il voulait devenir journaliste. Pendant son année d'échange aux USA, il a fait ses premiers pas en tant que rédacteur pour le journal de l'école. Comme il était pratiquement impossible au début des années 90 de faire des études de journalisme en Suisse, Michael s'est dirigé vers des études d'histoire. En parallèle, il s'est investi au sein de la nouvelle radio alternative RaBe. L'historien de 48 ans a développé pendant les années qu'il a passées à l'université à Berne et Amsterdam un intérêt marqué pour les mouvements sociaux et politiques, qui s'est également exprimé dans son travail de master sur les anarchistes faisant partie du mouvement ouvrier et syndical au siècle dernier.

A Amsterdam, où il a vécu pendant quatre ans, il a été rattrapé par sa première passion: les médias. Il avait suivi des cours de vidéo et participé à la création d'une TV pour étudiants durant ses études. Après le master, il a occupé différentes fonctions à la télévision néerlandaise. Il a également contribué à la



CHRISTIANEICHENBERGER

production d'une émission qui montrait au public comment utiliser internet. C'est là qu'est né son intérêt pour les nouvelles technologies. En 2000, Michael revient en Suisse et trouve un emploi comme journaliste vidéo chez TeleBärn. Peu après, il se met à son compte et réalise divers projets de vidéo dans le domaine culturel. Lorsqu'il devient papa pour la première fois en 2009, il aspire à un revenu régulier et est engagé par la station de radio RaBe en tant que rédacteur et modérateur. Il rencontre le SEV pour la première fois pour parler de politique des transports.

La question syndicale, Michael l'a déjà intégrée depuis son activité chez TeleBärn, car à cette époque les personnes qui travaillaient dans les médias devaient fortement se protéger contre toute forme d'ex-

ploitation. Il adhère alors au syndicat des mass-media SSM. Lorsque la première CCT de branche est négociée pour une radio libre et non commerciale, il fait partie de la communauté de négociation, alors en poste chez RaBe.

Après avoir passé deux ans en tant que rédacteur web pour le portail formationprof.ch, il a ressenti un besoin d'activisme et de s'engager concrètement. «Au SEV, beaucoup de mes centres d'intérêts sont en corrélation, c'est pourquoi j'ai postulé», explique Michael. Il est bien intégré au SEV et, malgré la pandémie, il a déjà rencontré beaucoup de personnes différentes avec leurs propres histoires. «Cela me plaît. J'aime être près de la base et j'aimerais que ceux qui ont rarement la parole dans les médias puissent s'exprimer.»

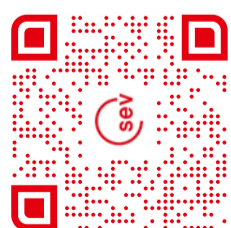
PUBLICITÉ



Convaincre ses collègues vaut doublement la peine

🧩 le SEV se renforce

🧩 le SEV peut ainsi mieux défendre tes intérêts auprès de ton employeur



Aide le SEV à se renforcer!
Nous comptons sur toi!



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

- Tu reçois au moins 50 fr. pour chaque collègue que tu as syndiqué-e.
- Dès 3 collègues convaincu-e-s en 2022, tu entres dans le cercle des meilleurs et tu es assuré-e de recevoir des cadeaux d'une valeur d'au moins 100 francs.
- Plus tu syndiques, plus la récompense est élevée.
- Si tu parviens à entrer dans la catégorie des meilleur-e-s recruteurs-euses, tu auras droit à une belle et inoubliable surprise!

SOUS-FÉDÉRATION ZPV

Il manque du personnel un peu partout

ZPV Le comité central s'est réuni à Hildisrieden les 2 et 3 décembre pour la dernière séance de l'année. Il y a eu quelques changements dans les comités de section et nous avons pu accueillir au comité central ZPV une nouvelle présidente et trois nouveaux présidents.

Le projet « Assistance clientèle 2021 » a quasiment avorté: alors que les CFF prétendent avoir un effectif du personnel équilibré, les chefs de team du site de Bâle par exemple demandent aux collaboratrices et collaborateurs avec module d'approfondissement PCT s'ils ne pourraient pas repousser leurs vacances pendant les jours de fêtes. En résumé: il manque du personnel un peu partout. Du personnel avec module d'approfondissement PCT, avec des compétences sur des véhicules comme le Giruno, avec des connaissances linguistiques de l'italien, etc. Apparemment personne n'est responsable de cette débâcle et le plus grand remerciement fut l'annulation des soirées de Noël. Bien sûr, c'est le coronavirus qui porte le chapeau mais personne n'est dupe. Nous estimons que cette reconnaissance nous est due.

Pour les prestations Escale Voyageurs qui nous ont été ajoutées dans le cadre du projet « Accompagnement de la clientèle 2020 », selon les CFF les réglementations sectorielles de la durée du travail (BAR P 131.2) ne sont pas applicables. Nous voyons les choses autrement et nous préparons en conséquence à entamer des démarches juridiques. En ce qui concerne l'application de la coopération CFF/SOB « Aare-Linth » (IR 35), pour les roulements effectués avec des compositions CFF, ce sont les processus de départ habituels des CFF qui seront appliqués pour les trains accompagnés.

Le projet pilote « Transformation de pauses en interruptions de travail » en cours aux CFF depuis le 01.02.2021 sans qu'on ne nous ait jamais demandé notre avis n'est pas encore terminé. Nous ne savons pas combien de temps il va durer. Nous avons posé la question le 28.10.2021 mais les CFF n'ont pas pu y répondre et ne se sont jamais donné la peine de chercher la réponse. Selon la décision de la commission centrale, la ZPV a déposé une plainte auprès de l'OFT en tant qu'autorité de surveillance. Nous avons en outre constaté que les CFF, avec les restrictions d'exploitation entre Morges et Allaman (affaissement en bordure de voie), n'appliquent pas tout à fait correctement la LDT et que des pauses

ont été réparties à Allaman où il n'y a pas de local de pause défini avec l'infrastructure nécessaire. C'est seulement après notre intervention que ces pauses ont été retirées à Allaman. Les CFF essayent... et si personne ne remarque rien, alors c'est tant mieux!

Dans les duplex TGL les CFF ont effectué des mesures des charges physiques. Nous attendons encore les résultats. La ZPV examinera la suite à donner afin d'améliorer la charge sur la santé du personnel. Les caractéristiques de fonctionnement sur ce train laissent encore à désirer.

Les quatre assemblées régionales Centre, Est, RhB et Ouest de la ZPV se sont déroulées avec succès et c'était très agréable de pouvoir les faire en présentiel afin de discuter librement les uns avec les autres. La bonne participation des membres ZPV à ces assemblées était réjouissante.

Avec la situation actuelle du coronavirus nous constatons que chaque site fait un peu ce qu'il veut: certains demandent si les gens sont vaccinés ou non, d'autres contrôlent juste la durée de validité du certificat, d'autres ne contrôlent pas, et les CFF ont laissé entendre par le biais de l'appli Prescriptions que pour l'Allemagne au moins, il en allait de la responsabilité de chacun de respecter les prescriptions pour entrer dans le pays. Pour la gare de Constance, c'est le droit suisse qui est applicable selon l'accord international, les prescriptions pour l'Allemagne s'appliquent dès que l'on quitte la gare ou si l'on poursuit le voyage. Pour cela il serait souhaitable d'avoir une procédure uniforme convenue entre les partenaires sociaux, cela réduirait passablement le nombre de questions.

Les journées de formation de la ZPV figurent dans le programme de formation de Movendo et sur le site internet de la ZPV (www.zpv.ch) sous la rubrique « Agenda ».

Le recrutement des membres reste très important dans les sous-fédérations. Le personnel des trains a recruté cette année 140 nouveaux membres. Ceci est un bon résultat, dont nous pouvons être fiers et que nous n'avions pas obtenu depuis longtemps. Que cela continue ainsi! En 2022 nous allons organiser une action de remerciement, laissez-vous surprendre...

La ZPV vous souhaite à tous de belles fêtes et un bon passage à l'an 2022. Restez en bonne santé!

PV FRIBOURG

L'AVS avec le président USS



PV Fribourg La section PV Fribourg a tenu son assemblée d'automne le 25 novembre l'Auberge de l'Aigle Noir à Neyruz. Ce sont 68 membres qui ont assisté à cette réunion, après avoir chacun présenté son pass Covid. La partie officielle s'est déroulée sous la présidence de Daniel Trolliet et du comité au complet. Le budget 2022, de même que les résultats de la 102e assemblée des délégué-e-s des sections PV ont été présentés. L'effectif actuel de notre section se monte à 282 membres.

Ensuite il revenait à Pierre-Yves Maillard, président de l'Union syndicale suisse et

conseiller national PS de brosseur un tableau sur l'avenir de l'AVS, de l'initiative en faveur d'un 13e mois de salaire AVS à financer par les bénéfices de la Banque Nationale Suisse. Il a aussi expliqué les mécanismes régissant les retraites et a mis en garde contre les attaques de la droite contre ces institutions. Il faut rester attentifs et solidaires en se serrant les coudes au sein du SEV.

Lors de l'excellent dîner servi aux hôtes, chacun a pu soigner les contacts, d'autant plus qu'ils sont plus que jamais nécessaires en cette période difficile.

PV BIEL/BIENNE

Le Père Noël en visite



Le Père Noël avait pris ses cadeaux mais aussi son humour.

PV Biel/Bienne Après le renvoi de la fête en 2020, notre président Roger Schweizer a pu cette année saluer, à la fête de la Saint-Nicolas au restaurant Bahnhof à Brügg, les membres et leur compagne qui pouvaient présenter un certificat COVID.

Dans une salle pleine, encadrée par la musique du quartet d'accordéonistes de Jean-Pierre Straub qui jouait à trois musiciens et les chants du Chœur d'hommes des chemins pensionnés dirigé pour la première fois par Anita Sulzer, le Père Noël a fait son apparition. Chargé d'un gros sac, il a salué la joyeuse cohorte sous les applaudissements de tous. Avec son aide, les diplômes d'honneur et un petit pain d'épice sorti de son sac ont été remis aux membres ayant 40, 50 et 60 ans de sociétariat SEV. Le Père Noël n'était pas seulement venu pour remettre les diplômes mais aussi pour remercier tous les membres du co-

mité de la PV et ses aides. Il leur a fait des louanges et des reproches dans l'art humoristique d'un Père Noël expérimenté.

Le 1er septembre de l'an prochain aura lieu notre course de la section dans notre région, en partie sur l'eau. Comme les années dernières, vous recevrez, environ fin janvier, des indications détaillées ainsi que d'autres informations.

Ensuite, le président a remercié chacun d'avoir pris part à cette réunion par leur présence active et a souhaité à tous et à toutes des beaux et heureux moments de Noël. Il a clos la partie officielle en adressant les meilleurs vœux et surtout la santé pour 2022. La collation chaude avec le dessert et le café y compris en plus les boissons offertes par la section était au goût de tous. Il est encore resté assez de temps pour des conversations et les échanges amicaux.

PUBLICITÉ

Conductrices, conducteurs de bus et pilotes de locomotive

Conduire un bus ou un train? Un rêve d'enfant ou un objectif de reconversion? Afin de compléter ses effectifs et de développer ses prestations, transN recrute et forme aux métiers de:

- Conductrice et conducteur de bus
- Pilote de locomotive

Les candidatures à temps partiel sont les bienvenues. Informations et candidatures sur:

www.transn.ch/conductrice www.transn.ch/conducteur www.transn.ch/pilote

Recrutement
Conduite des bus et des trains



PATRIMOINE

« Sans relève, impossible de maintenir le poste d'aiguillage! »



Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

En octobre 2004, la deuxième plus ancienne installation d'enclenchement de Suisse, qui avait 103 ans et se situait au milieu du point de croisement des deux lignes ferroviaires BLS et CFF à Chiètres, a pris une retraite bien méritée. Elle a laissé la place à une installation électronique. Pour le personnel à Chiètres, toute une époque se terminait. Et pour l'association du poste d'aiguillage de Chiètres, c'était le début d'une nouvelle ère.

Les CFF voulaient démolir le patrimoine culturel industriel qui reflétait plus de 100 ans de l'histoire des chemins de fer. Beat Winterberger, qui a travaillé à Chiètres en tant que sous-chef de gare jusqu'au passage à la télécommande électronique, ne pouvait pas l'accepter. « Déjà lors de mon entrée en fonction en 1996, j'ai eu l'intuition que cette installation n'allait plus pouvoir être utilisée bien longtemps », nous explique le président de l'association du poste d'aiguillage de Chiètres. Il a fait des propositions à son employeur, les CFF, pour le maintien du poste d'enclenchement. Mais ces derniers n'ont rien voulu savoir. Alors Beat Winterberger a

frappé à la porte du Service des biens culturels du canton de Fribourg et là, enfin, on l'a écouté ! En 2003, le bâtiment est placé sous la protection fédérale de la conservation des monuments historiques. Une première étape importante était ainsi franchie.

Après la fermeture de l'installation en 2004, l'objectif de l'association du poste d'aiguillage de Chiètres était de maintenir en fonction l'installation. Comme le bâtiment était en mauvais état, les membres de l'association ont mis la main à la pâte et, durant les années qui suivirent, ils entreprirent les travaux d'assainissement et de réparation. En tout, ils ont investi environ 13 000 heures de travail. Depuis lors le site, devenu musée, est ouvert au public. L'association du poste d'aiguillage de Chiètres fait des visites guidées pour les groupes sur demande afin de transmettre aux générations futures les connaissances historiques.

Le travail de longue haleine de l'association s'est vu plusieurs fois récompensé. En 2012, elle reçoit le prix d'encouragement de la Société suisse pour la protection des biens culturels pour le maintien d'un poste d'enclenchement historique unique dans toute la Suisse. Puis en 2014, le prix pour le travail bénévole de la commune de Chiètres lui est décerné et en 2019, le prix d'engagement public de Chiètres est remis au pré-



sident de l'association Beat Winterberger. Avant la pandémie, chaque année environ 400 visiteurs se sont intéressés au poste d'enclenchement historique de Chiètres. L'association a organisé quelque 30 visites par année. Hélas, l'intérêt a désormais fortement chuté. Mais le président a un autre souci : « Les membres du comité de notre association se font vieux. Il est à prévoir que dans les prochaines années, nous, les anciens, allons remettre nos mandats. » Malheureusement, il n'y a personne pour assurer le relève et cela inquiète Beat. « Il faut absolument

conserver l'installation car c'est un joyau dans le paysage ferroviaire suisse. Cela vaut la peine de le protéger. Mais, sans des personnes engagées pour siéger au comité, ce sera impossible ! »

Aucune compétence spécifique n'est requise pour collaborer dans l'association. Celui ou celle qui aimerait s'engager pour poursuivre l'oeuvre de maintien de cette installation unique peut s'adresser directement auprès du président de l'association Beat Winterberger: 079 592 61 39 ou stellwerk@kerzers.ch. Pour de plus amples informations : www.stellwerk-kerzers.ch.



DEMAIN LE TEMPS SERA PLUS VIEUX ...

Philippe Pache

Août 2011, nous revenons du soleil avec ma fille Maude, 6 ans. Retour de Santorin; après l'avion nous prenons le train pour Lausanne ... il pleut, nous avions oublié que la pluie existait ... le père, l'adulte que je suis se lamente de ce temps gris et pluvieux... l'enfant

qu'elle est s'émerveille du paysage qui défile sous ses yeux ... La première fois que je suis allé avec ma fille à Santorin, elle avait 4 ans, chaque soir nous allions voir le coucher de soleil, tradition incontournable sur cette île des Cyclades... Après notre retour en

Suisse, Maude me montre du doigt le soleil : T'as vu papa !? là-bas c'est la Grèce ...

Philippe Pache a travaillé tant pour les Ballets Béjart que pour *L'illustré*, *Le Nouveau Quotidien*, *L'Hebdo*, etc...

?

QUIZ

Es-tu
incollable?

1. Quand Barbara Spalinger a-t-elle fait danser huit hommes ? En...

- a. 1971
- b. 2001
- c. 2012
- d. 2019

2. Giorgio Tuti a été élu président des syndicats de cheminots européens...

- a. Pour la deuxième fois
- b. Pour la troisième fois
- c. Pour la quatrième fois
- d. Il a été désavoué

3. En Suisse, combien de femmes sont employées à temps partiel à moins de 70% ?

- a. 40%
- b. 52%
- c. 64%
- d. 76%

4. Quelle est la forme juridique du service d'attribution des sillons depuis 2021 ?

- a. Société anonyme
- b. Coopérative
- c. Établissement fédéral indépendant de droit public
- d. Collectif d'action anarchiste autonome

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 18 janvier 2022**.

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 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°14/2021: a/a/c/b

C'est **Nadia Calabrigo**, Chiasso, membre de la section AS Ticino, qui remporte des chèques Reka d'une valeur de 40 francs

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Il y a cinq ans, Christian Eichenberger a pu réaliser son rêve en devenant mécanicien de loc chez CFF Cargo. Il siège actuellement au comité SEV comme représentant de la RPV. Son histoire dans les chemins de fer et au SEV a commencé il y a plus d'un quart de siècle. En vidéo sur www.sev-online.ch

Un vent gelé souffle, accompagné de bourrasques de pluie et de neige en cette fin d'après-midi à Langenthal. Christian Eichenberger se rend à pied de la gare voyageurs à la gare de triage, environ un kilomètre plus loin. Il aperçoit là-bas la locomotive qu'il doit conduire à Härkingen. Il contrôle si tout est en ordre. Ensuite il sera tranquille et aussi plus confortable : dans la cabine de conduite il est au sec et il y fait assez vite chaud. « Ici je suis mon propre maître, nous dit Christian avec un sourire grandissant. Mon rêve est devenu réalité. » Et le voyage commence.

Notre mécanicien de locs de 45 ans a commencé à travailler aux CFF il y a 25 ans. « A cette époque tu ne pouvais pas devenir tout de suite mécanicien de locs. Tu devais avoir fait un apprentissage de 3 ans. Moi je n'avais pas de CFC alors j'ai d'abord fait une formation initiale aux CFF. Et c'est seulement 20 ans plus tard que j'ai eu ma chance de devenir mécanicien cat. B. Ni une, ni deux, j'ai saisi cette chance. » Après l'apprentissage, Christian a gravi les échelons petit à petit. Il est assez vite arrivé parmi le personnel de la manoeuvre et c'est pour cela qu'aujourd'hui, il est encore actif dans la sous-fédération SEV du personnel de la manoeuvre RPV. Il a commencé par conduire de petites locomotives: depuis 2010 il est spécialiste RCP B100 et à ce titre, il peut piloter à une vitesse maximale de 100 km/h. Et puis il y a cinq ans, c'est la cerise sur le gâteau : il obtient le permis de mécanicien de locs cat. B. Depuis, il pilote des trains marchandises dans toute la Suisse pour CFF Cargo.

La nuit tombe vite dehors, dans la campagne haute-argovienne enneigée, mais aussi à l'intérieur de la cabine de conduite. Christian allume brièvement la lumière lorsqu'un train arrive en face. C'est ainsi que les gens du métier se disent bonjour lorsqu'ils se croisent. « Parfois j'ai l'impression d'être un cow-boy solitaire dans un western qui chevauche au soleil couchant », nous raconte Christian. Il aime être en contact direct avec le changement des saisons lorsqu'il a des tours du soir, ce qui arrive assez souvent. En règle générale, sa journée de travail débute

l'après-midi et dure jusqu'à minuit, parfois même jusqu'aux premières heures du matin. Avec cet horaire, il a du temps durant la journée pour sa famille, avec laquelle il vit à Spreitenbach. « Je ne voudrais pas avoir un emploi dans un bureau avec lequel je verrai mes enfants seulement un petit moment le soir », nous confie-t-il. « J'en profite surtout pendant les vacances scolaires où je peux passer du temps avec eux le matin et en début-d'après-midi. »

Depuis début octobre, Christian est membre du comité SEV. Plus d'un quart de siècle d'expérience professionnelle aux CFF dans diverses positions le qualifie amplement pour cette tâche. Il s'engage depuis longtemps déjà pour le SEV. D'une part en tant que président de la section RPV Berne, d'autre part en tant que secrétaire central à la commission centrale de la RPV. « Je ne peux pas m'imaginer les conditions de travail contre lesquelles nous devrions nous battre s'il n'y avait pas le syndicat », nous dit-il. Depuis son apprentissage il est membre du SEV et il est convaincu que les syndicats sont aujourd'hui plus importants que jamais. Il y aurait bien sûr d'autres postes où il gagnerait plus qu'aux CFF en tant que mécanicien de locs mais après réflexion il demande : « Que faire si tu as soudain un problème, par exemple de santé ? Est-ce qu'ailleurs tu serais aussi bien protégé qu'avec la CCT CFF que le SEV a négocié avec notre employeur ? Sûrement pas ! »

Soudain apparaît à l'horizon l'énorme bâtiment de tri tout illuminé de la Poste. Et Christian aperçoit la prochaine locomotive qui l'attend. Après une pause, il conduira un train postal de Härkingen en Suisse romande. Même durant ses temps libres et ses vacances il aime être en route. Il a grandi dans une ferme en Emmental et se sent proche de la nature. Il aime faire de la randonnée dans cette région. Mais il se passionne aussi pour les autres cultures : avant la pandémie il est allé au Kenya avec sa famille et naturellement il a pris le train là-bas : « Pour dix francs on a parcouru 500 kilomètres entre Mombasa et Nairobi. Le voyage a duré 5 heures. La sécurité pour monter dans le train était plus sévère qu'à l'aéroport. Par contre ensuite il n'y avait pas de contrôleur. Sans ticket, impossible de monter dans le train au Kenya ! »

Les souvenirs de la chaleur étouffante d'Afrique sont bien loin. Le froid est glacial à Härkingen. Christian change de locomotive et fait les contrôles usuels. Et bientôt le voilà à nouveau assis dans son petit royaume bien au chaud, roulant en direction de l'ouest, vers de nouvelles aventures tel le cow-boy solitaire sur son cheval.

SUR LES TRACES DE ...

Christian
Eichenberger,
mécano de loc

Christian Eichenberger dans sa cabine : « Ici je suis mon propre mon maître. »

LAUSANNE-GENÈVE:
RETOUR
À LA NORMALE
(ENFIN... PRESQUE!)

Vincent

