



SEV N°6

Le journal du Syndicat du personnel des transports



CFF ET CFF CARGO

Un affront pour ce personnel inestimable

Edito de Valérie Solano, vice-présidente SEV

Le 15 mars 2022, le personnel des CFF pouvait avoir le sourire. Son entreprise, ses dirigeants avaient sorti les bouquets de fleurs et les lauriers en écrivant dans le texte de présentation du bilan 2021 cette phrase : « Le bonheur des collaborateurs fait le bonheur des clients. » Décrits comme une ressource inestimable dans sa stratégie 2030, les employé-e-s des CFF et de CFF Cargo ont déchanté en ce 29 avril. Ils ont découvert les mesures d'économies concoctées par ces mêmes dirigeants. A deux jours du 1er Mai, moins de six semaines après la déclaration d'amour, ça sent plutôt le divorce.

A entendre les réactions du personnel, ce double discours ne passe pas, tant les mesures d'économies sont impopulaires et s'en prennent à son pouvoir d'achat. Les CFF s'attaquent aux cotisations-risques

payées à la Caisse de pensions. Actuellement, l'entreprise paie $\frac{3}{4}$ de ces cotisations, contre $\frac{1}{4}$ pour le personnel. Elle demande désormais une participation paritaire ce qui se traduirait par une ponction supplémentaire d'environ 0,4% du salaire brut. Les CFF veulent aussi augmenter la participation du personnel aux coûts de maladie en augmentant sa part de 0,5 point. L'entreprise juge légitime de s'en prendre au pouvoir d'achat du personnel alors que le coût de la vie ne cesse d'augmenter. Le CEO des CFF juge les conditions « trop généreuses » et laisse planer des mesures encore plus drastiques si celles annoncées ne seront pas mises en place : suppression d'emplois et externalisations...

Il n'y a pas que le pouvoir d'achat qui est dans le viseur. Pour les plus de 50 ans, l'entreprise a sorti l'artillerie lourde. Actuellement, les plus

de 50 ans ayant au moins 10 ans de service qui ne peuvent plus travailler pour des raisons de santé ont droit à une invalidité professionnelle jusqu'au départ à la retraite. Cette protection est fondamentale car dans une branche où on connaît des professions de monopole, il est difficile de se réinsérer en cas d'incapacité professionnelle. Les CFF veulent simplement supprimer l'invalidité professionnelle ! L'entreprise met ainsi en situation précaire les employé-e-s les plus vulnérables. Ceci est d'autant plus grave que les CFF sont considérés comme une entreprise modèle à l'heure actuelle dans ce domaine. Ces mesures démotivantes rendent les CFF moins attractifs alors qu'ils feront face à de très nombreux départs à la retraite ces prochaines années.

Nous allons consulter nos membres pour déterminer la suite à donner à ces attaques inacceptables.

Comité SEV

Aides Covid de la Confédération sous les projecteurs

2

Salaires et 1er Mai

Pouvoir d'achat de la population au cœur des préoccupations syndicales

3 et 5

Sous-fédérations

L'actualité à la ZPV, chez AS et TS, entre économies, personnel et classification

6 et 7

Navigation: accord chez BLS

La délégation de négociation du SEV a pu convaincre la navigation de BLS qu'un nouveau système salarial n'offrait aucune plus-value. BLS va donc maintenir le système salarial sans changement pour le personnel navigant. L'entretien avec les collaborateurs et l'évaluation des performances sont maintenant remis sur les rails, en étroite collaboration avec la commission du personnel. L'estime mutuelle doit être au centre de cette démarche. Comme aujourd'hui, l'évaluation du personnel n'aura pas d'incidence directe sur le salaire.

CCT prolongée à la SNL

L'actuelle CCT du personnel navigant sur le Lac majeur a été prolongée jusqu'à fin 2026. Elle arrivait à son terme fin 2022. La CCT a pu être améliorée grâce à la pression qu'exercent encore les grèves de 2017 et 2018. Le texte prévoit notamment des hausses salariales pour 2022 et 2023 et des améliorations pour le congé paternité et d'adoption – au-delà des obligations légales.

Votations

Pour les votations du 15 mai 2022, le SEV et l'USS recommandent de voter OUI à la modification de la loi fédérale sur la culture et la production cinématographiques (Loi sur le cinéma). Les plateformes de streaming comme Netflix, Amazon Prime, etc. seront contraintes d'investir chaque année 4% de leurs recettes engrangées en Suisse dans la création cinématographique suisse. L'USS et le SEV disent NON au financement de l'agence européenne de protection des frontières Frontex.

Front syndical chez les Gafam

Comme Starbucks et Amazon, Apple fait actuellement face aux États-Unis à une campagne de syndicalisation. Des employés du magasin Apple de la gare de New York ont entamé le processus de création d'un syndicat, une première aux États-Unis. Début avril, le syndicat Amazon Labor Union avait créé la surprise, en devenant le 1er syndicat d'Amazon aux États-Unis, à New York. Mais il a échoué dans un deuxième entrepôt new-yorkais.



COMITÉ SEV

Quel est l'impact des aides Covid?

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Le comité du SEV s'est réuni le 22 avril. Dans le menu principal, les aides Covid touchées par les entreprises de transport et l'écart entre deux Congrès SEV.

La VPT avait demandé au SEV un rapport sur les aides touchées par les entreprises de transport pour combler la baisse de recettes liées à la pandémie.

Pour répondre à cette interrogation légitime puisque certaines entreprises prétextent la pandémie pour justifier des paquets d'économies sur le dos du personnel, Daniela Lehmann a notamment plongé son regard dans les documents de la Confédération. « En 2020, celle-ci a alloué près de 83 millions de francs à 30 entreprises actives dans le transport régional de voyageurs, environ 31 millions à 23 entreprises du transport local et 4 millions à 15 entreprises proposant des offres touristiques, principalement navigation ou installation à câbles », relève la coordinatrice de la politique des transports au SEV.

D'abord recourir aux réserves

Les sommes payées en 2020 sont inférieures aux prévisions articulées au départ. « Cela est lié au fait que les entreprises de transports ont d'abord dû prendre sur leurs réserves avant de solliciter une aide publique, a expliqué Daniela Lehmann. Il faut s'attendre à une hausse des demandes de soutien pour l'année 2021. Nous y verrons plus clair durant cette année ou en début d'année prochaine. »

La présentation de ces chiffres a suscité de l'inquiétude au sein du comité, notamment chez Gilbert D'Alessandro, président de la VPT. Dans les négociations avec le SEV, certaines entreprises de transports évoquent des mesures d'économies: gel des hausses salariales, non-adaptation du renchérissement, etc...

Les coûts sont supportés conjointement par la Confédération et les cantons, mais la part des cantons n'est pas toujours égale, car elle dépend

de la densité de la population. Si certains cantons tentent de réduire leur part des coûts, il faut réagir au niveau cantonal avec l'aide des unions syndicales respectives ou de certain-e-s politicien-ne-s.

La pression sur les entreprises n'épargne pas les CFF. Daniela a rappelé que la Confédération demande à l'ex-régie fédérale de réduire les coûts ou d'optimiser les revenus à hauteur de 80 millions de francs par an pour la période de 2024 à 2030. De manière générale, ces économies dans les entreprises de transports sont un non-sens alors que les transports publics font partie de la solution dans le défi climatique. « Il faut investir et non économiser ! », a conclu le président du Giorgio Tuti. Et pour contrer toute velléité de faire porter le chapeau au personnel, une seule réponse: la mobilisation grâce à des taux d'organisation élevés!

Consultation sur la Loi CO₂

Le SEV comme les autres syndicats de l'USS estime la nouvelle loi sur le CO₂ insuffisante d'un point de vue des objectifs climatiques. Il en a fait part à la Confédération lors de la consultation. « Nous aurions besoin de programmes d'investissements publics massifs en particulier dans les domaines des transports publics et de l'approvisionnement énergétique, mais aussi dans le domaine de l'immobilier », relève Daniela Lehmann qui a présenté la réponse du SEV au comité. Le SEV a insisté sur les mesures de la loi qui

Lehmann. Concernant le transfert des transports publics routiers vers des systèmes de propulsion écologiques, le SEV se rallie à la proposition soumise par l'UTP en tant qu'alternative parce que le soutien de seulement 15 millions de francs par an est beaucoup trop faible. De plus, il est sans commune mesure avec la suppression complète de l'exonération de l'impôt sur les huiles minérales proposée à partir de 2024, qui représente 84 millions de francs par an (2018) pour les transports publics routiers. En fin de compte, le projet priverait les TP routiers de moyens substantiels », relève Daniela Lehmann.

Enfin, le SEV est critique vis-à-vis de la redistribution des recettes provenant des taxes climatiques incitatives. « Elles devraient être redistribuées entièrement avec des montants forfaitaires par habitant. C'est le meilleur moyen pour que les taxes d'incitation soient également socialement acceptables: de nombreuses études démontrent que les ménages avec des revenus modestes produisent moins d'émissions de gaz à effet de serre que les ménages avec des revenus élevés », conclut Daniela Lehmann.

Congrès tous les 4 ans?

Le comité s'est penché sur le changement de rythme du Congrès du SEV. Actuellement, il se réunit tous les deux ans: durant deux jours, respectivement durant un jour, en alternance. L'idée serait de passer à un rythme de congrès tous les quatre ans se réunissant deux jours durant. « En deux ans, il n'est pas possible de mettre en oeuvre les propositions et textes d'orientation votés par le Congrès », a plaidé Giorgio Tuti. Pour ne pas affaiblir la démocratie chère au SEV, il serait important de créer une assemblée des délégué-e-s qui se réunirait à un rythme à définir avec des compétences décisionnelles claires. Certains ont toutefois plaidé pour un statu quo notamment pour soigner la camaraderie. Il s'agissait d'une première discussion qui se poursuivra en juin.

Tous les chiffres sur les aides Covid de l'OFT dans les actualités de février 2022 sur bav.admin.ch.

concerne les transports publics. Il salue l'aide prévue pour le trafic voyageurs grandes lignes transfrontalier ainsi que son financement par le produit provenant de la mise aux enchères des droits d'émission dans le domaine de l'aviation. « Les 30 millions prévus sont toutefois calculés de manière trop juste et le plafonnement devrait être considérablement relevé », insiste Daniela

POUVOIR D'ACHAT

Sans mesures, les familles risquent de perdre 3500 fr.



USS/Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

L'inflation aujourd'hui supérieure à 2% et le choc des primes des caisses-maladie menacent le pouvoir d'achat des travailleuses et travailleurs. Sans compensation du renchérissement, les familles s'exposent à voir leurs revenus réels amputés de 2200 francs et à subir en plus une perte de pouvoir d'achat de 1000 francs, due au renchérissement des primes des caisses-maladie. Vice-président du SEV, Christian Fankhauser porte un regard sur la branche des transports.

Le retour de l'inflation, après plus de dix ans d'absence, crée une situation inédite. Le 20 avril dernier, l'Union syndicale suisse (USS) a présenté des chiffres alarmants et présenté ses revendications (voir ci-contre). Son président Pierre-Yves Maillard, résume la situation: «Nous vivons un choc comme on n'en avait plus connu depuis longtemps. Les travailleuses et travailleurs ont besoin que des améliorations salariales substan-

tielles interviennent sans tarder et que des mesures soient prises contre le fardeau des primes des caisses-maladie.»

Le renchérissement annuel dépassera 2% en 2022. Dans ces conditions, des augmentations générales de salaire sont indispensables afin d'éviter une douloureuse érosion des revenus réels. Sans compensation du renchérissement, les gens qui travaillent subiraient avec un salaire moyen une perte réelle de revenu de 1600 francs par an. Pour les familles avec enfants dont les deux parents travaillent, la diminution avoisinera même 2200 francs.

Le choc des primes d'assurance-maladie qui s'annonce et qui pourrait avoisiner +10% sera dur à encaisser pour les revenus moyens. Ils n'ont guère droit aux réductions de primes et versent souvent plus de 10% de leur revenu à leur caisse-maladie. Le choc des primes pour une famille de quatre personnes avec deux enfants pourrait amener une famille à devoir déboursier près de 1100 francs de plus pour les primes.

Les groupes à revenus supérieurs et les managers se sont accordés des

augmentations de salaire substantielles, comme si le débat sur les rémunérations abusives n'avait pas eu lieu. D'un autre côté, bien des travailleuses et travailleurs doivent se contenter de bas salaires. Cette situation préoccupante exige des mesures ciblées, afin que le pouvoir d'achat des salaires bas ou normaux augmente au lieu de se contracter. Sans contre-mesures, les familles s'exposent à une perte de pouvoir d'achat de près de 3500 francs. «Les revenus réels doivent progresser, afin que l'inflation ne constitue pas un sérieux danger pour la population active», explique Daniel Lampart, économiste en chef de l'USS.

Or depuis quelque temps déjà, les salaires normaux ont augmenté bien trop lentement. «Les gains de productivité n'ont pas été redistribués aux travailleuses et travailleurs. Le besoin de rattrapage est donc bien réel parmi les bas et moyens revenus», constate Vania Alleva, présidente d'Unia. La conjoncture générale reste bonne. Bien des branches ont entre-temps complètement récupéré de la crise et sont en plein essor. D'où une réelle marge de manœuvre

pour l'octroi d'augmentations salariales.

La branche des transports n'est pas en reste

A cela s'ajoute l'excellente santé financière des cantons, qui ont parfois même profité des mesures prises par la Confédération contre le COVID-19. Les cantons ont bouclé ces deux années placés sous le signe du coronavirus avec des excédents de plus d'un milliard de francs (2020), voire 2,7 milliards de francs (2021). «Malgré la bonne santé des finances cantonales, nous constatons dans de nombreux endroits des velléités de

faire des économies dans les entreprises de transports, voire de ne pas tenir compte du renchérissement du coût de la vie, insiste Christian Fankhauser, vice-président du SEV. Il faut rappeler que l'indice des prix à la consommation, l'IPC, ne tient compte que de manière infime des coûts de la santé. Les hausses répétées des primes des caisses-maladie ne sont donc clairement pas compensées!»

Pas étonnant dans ce contexte que le personnel des transports fasse entendre sa voix comme c'est le cas actuellement aux CFF, aux tpg, aux tl ou encore aux tpf pour ne prendre que ces exemples.

Les revendications de l'USS

Alors qu'une perte de pouvoir d'achat est imminente, l'USS appelle à prendre les mesures suivantes:

- Hausses générales des salaires, avec la compensation du renchérissement et une hausse des rémunérations réelles afin que les salarié-e-s aient leur juste part de l'évolution économique favorable.
- Toute personne occupée à plein

temps doit percevoir un salaire d'au moins 4000 francs x 13.

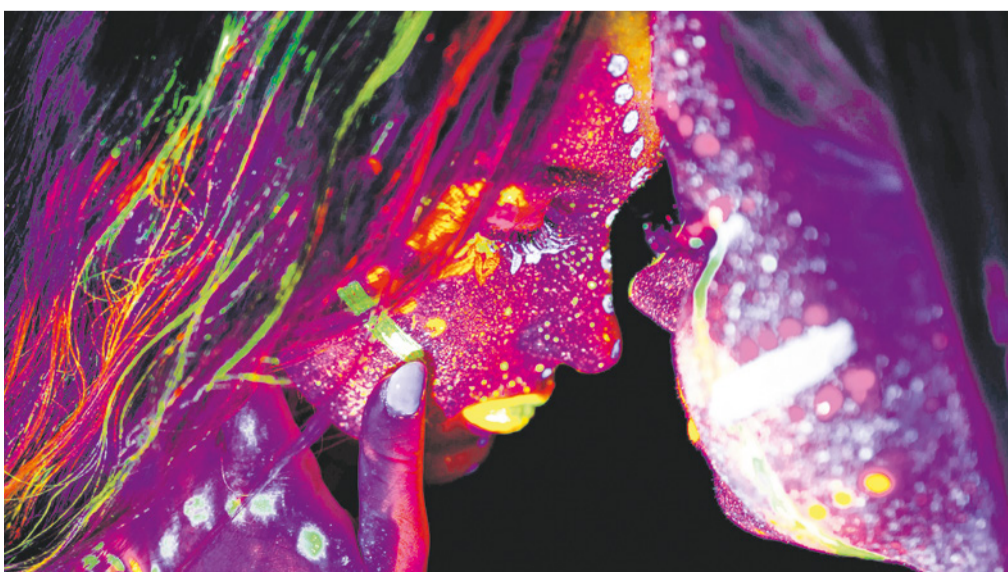
- L'heure est à des hausses des réductions de primes dans l'assurance-maladie. Personne ne doit consacrer plus de 10% de son revenu à sa caisse-maladie. Alors qu'un choc des primes est imminent, le Conseil fédéral devrait faire une proposition dans ce sens.

+

-

La Commission jeunesse se réunit le 7 juin au secrétariat SEV de Berne pour discuter de la création d'une **Commission LGBTQIA+**. «Il est important que toute la diversité du SEV soit représentée dans les structures démocratiques», relève Jordi D'Alessandro organisateur de cette table ronde avec Anthony Rizzo. La réunion doit permettre d'élaborer une proposition à l'attention du Congrès SEV du 27 octobre. Inscriptions auprès de jordi.dalessandro@zpv.ch

En 2022, la Suisse a glissé du 10^e au 14^e rang mondial de la liberté de la presse, selon Reporters sans frontières: «Le journalisme est fragilisé, notamment en raison du rejet du renforcement des subventions aux médias et d'une hausse des violences de la part de manifestants contre les mesures sanitaires.» En outre, le 10 mai, le Parlement se penche sur un projet facilitant les décisions superprovisionnelles permettant d'interdire la publication d'articles dérangeants.



DANIELA LEHMANN répond

«L'infrastructure des données de mobilité est une tâche de l'Etat»

? Le DETEC prépare une loi fédérale pour l'exploitation d'une infrastructure de données sur la mobilité (MODI). De quoi s'agit-il et qu'en pense le SEV ?

Le projet de loi a pour but de simplifier et d'améliorer l'utilisation des données multimodales de mobilité (livraison, mise à disposition, échange, combinaison et acquisition) ainsi que la mise en réseau des offres de mobilité. Il est juste que pour cela une infrastructure systémique soit mise sur pied. Il s'agit là d'un élément important d'un service public numérique dans le domaine de la mobilité et il ne peut être offert que par l'Etat, respectivement par l'infrastructure nationale de mise en réseau des données sur la mobilité (NADIM). En tant qu'acteur non-partisan qui veille à la neutralité et à la confiance, l'Etat peut garantir

que personne ne soit discriminé, que les données de tous les prestataires – privés et publics, nationaux ou étrangers – soient traitées de la même manière et que les données soient préparées de manière sûre et fiable.

Du point de vue du SEV, il est important que cette tâche soit effectuée de manière indépendante, fiable, ouverte, non-discriminatoire, transparente, sans but lucratif et techniquement flexible. En outre, nous demandons que soient renforcés les objectifs politiques de la mise en œuvre de l'infrastructure (MODI) et qu'ils soient mis en phase avec les objectifs climatiques et d'aménagement du territoire.

Daniela Lehmann est coordinatrice de la Mobilité 4.0 de la politique des transports au SEV. Tu as une question ?

Ecris-nous à journal@sev-online.ch.

MODÉLISME

Georges Golaz, un grand collectionneur de p'tits trains



Georges Golaz porte la « Flèche rouge », automotrice mythique et une des pièces maîtresses de sa collection.

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Georges Golaz est un collectionneur et un réparateur de trains miniatures. A 20 ans, il est entré dans le monde du rail en devenant monteur de voies et en se syndiquant au SEV, il y a 73 ans. Peu après est née cette passion pour les modèles réduits qui l'anime encore aujourd'hui.

Georges Golaz est toujours en mouvement. A 94 ans, ce bricoleur hors pair a un emploi du temps bien rempli. Il s'occupe de son jardin, fait de la menuiserie en fabriquant des cabanes à oiseaux, au départ pour son petit-fils, puis il monte au galetas de sa maison, direction l'atelier. Là il bricole. Il coupe du laiton ou de la tôle. Il répare. Il repeint des figurines, insiste sur les détails, les yeux et les cils : « La peinture des personnages, c'est le plus dur. »

Non seulement il possède une extraordinaire collection de petits trains, mais il sait aussi les réparer : « Il faut savoir tout faire. Je suis connu comme le loup blanc dans ce petit monde des passionnés de trains miniatures, en Europe et même plus loin, me glisse-t-il malicieusement. Je viens de fabriquer des brancards qu'un client m'a commandés. Les enfants les perdent et il faut les refaire. »

A 25 ans, ce cheminot qui faisait l'entretien des voies et dirigeait les bourreuses, souvent la nuit, a commencé à acheter des trains miniatures. Depuis, il ne s'est jamais arrêté. Au point de posséder aujourd'hui une collection tout à fait remarquable. « J'en ai trouvé beaucoup dans les bourses. » Il possède toujours le carton de son premier train qu'il avait reçu enfant vers 8-9 ans de ses parents. « Mon père était aussi cheminot ! Je suis même la 3e génération après mon frère qui a plus de dix ans de plus que

moi. » Et ce « virus » du modélisme, il l'a transmis à son fils. On devine que sa passion n'a pas toujours dû être facile pour son entourage. Sa femme s'est battue pour qu'il n'y ait pas de trains dans la chambre à coucher. Et qui dit collectionner dit acheter : « L'argent ne tombe pas du ciel ! Je faisais une cagnotte, beaucoup de pêche et les réparations rapportent. »

Golaz s'est spécialisé dans les trains Märklin, le plus ancien et le plus important fabricant de jouets miniatures au monde depuis 160 ans. Il possède notamment la première gare Märklin et les deux premiers modèles de train avec des rails datant de 1898-1900. Avant, on y jouait à même le sol. Le train sort d'un tunnel et les voyageurs l'attendent sur le quai. C'est ce qu'on peut admirer dans son salon, en compagnie de bien d'autres modèles. Sur le buffet, on trouve une gare avec tous les détails : les chefs de gare, des dames à ombrelles en longues robes

1900, les arbres, les lampadaires et les barrières. « Le bâtiment est d'origine, mais la cour autour, c'est moi qui l'ai faite ! », me glisse-t-il avec fierté. En remontant les étages, on avance dans le temps et dans l'histoire du train.

« Je n'ai pas tout !, précise-t-il. C'est vaste la collection Märklin ! » A la salle à manger, on passe aux années 20. A l'étage, après avoir grimpé un escalier un peu raide, les modèles nous attendent sagement alignés et bien classés. Par exemple une reproduction de la « Crocodile », difficile à trouver car beaucoup ont été détruites, du train Zurich-Baden de 1847 avec certaines voitures sans toit ou d'un autorail avec sa carlingue d'avion, la Micheline. Lui manque-t-il un modèle ? « La plupart, je les ai ! La carénée allemande, je l'ai cherchée longtemps et je l'ai trouvée ! » répond-il. Et construire un circuit électrique avec les rails modèles pour les faire rouler ? « J'avais prévu, mais la place a manqué ! »

Dans le hall, des objets du monde ferroviaire sauvés de la destruction nous accueillent. Des affiches, des burettes CFF pour graisser les coulisses à bielle de la « Crocodile », un distributeur à billets ou des panneaux indiquant l'arrivée du Cisalpin ou de l'Orient Express qui faisait halte à Vallorbe et Lausanne avant de rejoindre Istanbul. Du temps où il était chef cantonnier à la gare de Vallorbe.

Est-ce bien sérieux à son âge de s'adonner encore à ce qui, au départ, est un jeu pour enfant ? Longtemps, les modélistes ferroviaires ont subi une image un peu négative, celle d'une manie d'adulte resté dans l'enfance à « jouer au petit train ». Peut-être le syndrome de Peter Pan a-t-il frappé Monsieur Golaz. Mais ce qui est sûr, c'est que cette passion lui donne cette énergie pour croquer la vie, grimper ses escaliers et rêver de remonter à nouveau sur une vespa pour retourner dans ses coins à champignons.

NOUVELLE TÊTE

Bienvenue Aurélie!

Yves Sancey Depuis le 1er février, Aurélie Le-long est la nouvelle secrétaire syndicale à Genève. Elle a repris les dossiers de Valérie Solano qui l'appuie et la soutient dans cette transition. Aurélie s'occupe du personnel, des retraités et des sous-traitants tpg, d'une partie des CFF à Genève (RPV) et des Mouettes.

Son parcours de vie et professionnel est très riche et a nourri cette dynamique jeune femme de 33 ans que peu de choses prédestinaient à exercer un tel métier. Aurélie est née en région parisienne. En raison de la profession de son père, elle déménage de nombreuses fois. Elle passe ainsi son bac scientifique au lycée français de Zurich. Son premier contact avec la Suisse. Très sportive, elle pratique notamment l'heptathlon.

Après trois ans d'études universitaires en histoire à la faculté de Grenoble, elle fait une année d'échange dans le Tennessee pour y apprendre l'anglais, puis revient en France pour un master pro en... valorisation du patrimoine culturel et environnemental. S'en suivent des stages au Château de Voltaire, au musée national du sport à Paris, à l'ambassade de France en Californie, puis des voyages en Océanie. De retour en France, elle trouve un emploi d'agente d'escale chez Swissport à l'aéroport de Genève où travaille sa mère. Ce qui ne devait être au départ qu'un simple job alimentaire va néanmoins durer... 7 ans. « J'ai adoré travailler là-bas avec l'énergie particulière qui y règne. Quand la CCT est remise en cause fin 2020 et que les conditions de travail se dégradent, c'est là que je me mets en mouvement. Et c'est comme ça que je deviens déléguée syndicale au SEV ! » Elle participe alors à quatre cycles de négociations autour



de la CCT de crise, de l'arbitrage auprès de la CRCT et la négociation de la CCT de branche. Ayant pris goût à ce travail syndical, la rapprochant de ses valeurs, elle décide de s'investir comme secrétaire syndicale. « Ce job me plaît. C'est très varié. J'ai la chance de m'occuper d'une section tpg très organisée. Mon but, c'est de les accompagner pour les dossiers individuels et les luttes plus collectives, comme combattre les effets de l'inflation. Et c'est la même chose aux Mouettes. Ces trois derniers mois, je les ai passés à prendre mes marques, à rencontrer les directions et à m'acclimater au fonctionnement du SEV. J'y apprécie particulièrement l'organisation horizontale et le soutien de mes collègues. Surtout que l'année s'annonce chargée syndicalement ! » se réjouit la combative Aurélie.

AVIATION

SWISS: primes Covid: oui – CCT de crise: non ! SEV-GATA saisit la justice

SEV Swiss a annoncé le 5 mai des primes covid et des indemnités variables - ceci unilatéralement et sans négociation avec les syndicats, qui demandaient depuis long-temps une reconnaissance financière de l'engagement extraordinaire du personnel pendant la pandémie. Parallèlement, Swiss maintient la CCT de crise mise en vigueur depuis le 1er mars 2022 ; ceci implique que dans les faits le personnel au sol ne bénéficiera ni des primes Covid ni des indemnités variables. « Ce comportement contradictoire de la part de la direction est inacceptable. C'est une véritable provocation ! », affirme Philipp Hadorn, président de SEV-GATA. « Nous engageons maintenant une procédure juridique contre l'application – contrairement à l'accord – de la CCT de crise. »

Swiss a renoncé au chômage partiel

La CCT de crise prévoit notamment la suppression temporaire d'un tiers du 13e mois de salaire et de la prime de performance. Selon ce qui a été convenu le 29 janvier 2021, elle n'entrerait en vigueur, si nécessaire, qu'après la fin du chômage partiel autorisé par la Loi. « Swiss a renoncé au chômage partiel depuis le 1er mars 2022, alors qu'il était possible de le maintenir. Pour cette raison, la situation est illégale. Contre cet état de fait, nous entamons maintenant une action en justice, qui s'avère justifiée et prometteuse », explique Philipp Hadorn.

« Après une mauvaise évaluation et une restructuration tragique pendant la crise de coronavirus, Swiss souffre actuellement d'un manque de personnel.

Incohérence des décisions de la direction de Swiss

Malgré tout, Swiss applique la CCT de crise et en même temps annonce des primes ainsi que des indemnités variables équivalentes au potentiel d'économie de la CCT de crise. En contrepartie, Swiss attend que son personnel fasse preuve de reconnaissance et montre une forte motivation ! », Philipp Hadorn résume ainsi l'incohérence des décisions de la direction de Swiss.

« C'est bien dommage que Swiss ignore totalement les résultats minables de l'enquête de satisfaction du personnel et les mises en garde des syndicats. Il incombe à Swiss de décider maintenant si, en plus du manque d'effectif pendant le trafic des vacances d'été, ils veulent se lester encore de litiges juridiques », affirme Philipp Hadorn, qui s'est engagé avec succès avec des organisations partenaires pour obtenir un soutien de l'Etat et des indemnités de chômage partiel prolongées pendant la crise de coronavirus.

Des plaintes de collaborateurs sont déjà en préparation contre Swiss concernant « l'entrave à la procédure de consultation » avec les licenciements de masse au printemps dernier. SEV-GATA les soutient.



A Fribourg, le SEV était présent en force, notamment contre AVS21.



Travailler jusqu'au tombeau ? Non merci !



Le plein d'énergie syndical.

1ER MAI 2022

Paix – Liberté – Solidarité

USS / SEV
journal@sev-online.ch

Après deux ans de pause forcée à cause de la pandémie, des dizaines de milliers de salarié-e-s ont pu à nouveau descendre dans les rues de toute la Suisse pour porter haut et fort leurs revendications à l'occasion de la Journée internationale des travailleuses et travailleurs. Le slogan « Paix, Liberté, Solidarité » a placé la guerre en Ukraine et les revendications syndicales au cœur des rassemblements.

La plus grande manifestation a eu lieu à Zurich avec 12 000 participant-e-s. Orateur principal dans la capitale économique de la Suisse, le président de l'USS Pierre-Yves Maillard a martelé: « Il faut maintenant améliorer le

Plus de photos sur la page Facebook du SEV @verkehrsgewerkschaft

pouvoir d'achat de la population active et des retraité-e-s au lieu de baisser toujours plus les impôts des plus riches. » Avec le retour de l'inflation et

la menace d'une hausse brutale des primes-maladie, une action rapide s'impose. Avant la pandémie déjà, les salaires et les rentes stagnaient, alors qu'il est de plus en plus facile pour les riches de gagner encore plus d'argent avec ce qu'ils ont déjà.

Du côté romand, plus de 500 personnes ont défilé à Lausanne pour dire non à l'augmentation de l'âge de la retraite, non à la guerre et OUI à la solidarité. Le matin, le SEV était à St-François auprès des conductrices et conducteurs de bus TL pour leur distribuer barres céréales et casquettes.

Près de 3000 personnes étaient rassemblées à Genève. Durant la matinée, les militant-e-s et secrétaires syndicaux du SEV se sont rendus sur les lieux de travail pour rencontrer le personnel des guichets CFF à Corna-



Le président du SEV Giorgio Tuti, orateur à Berthoud (BE).

vin et à l'aéroport. Ensuite, ils se sont rendus à Montbrillant pour rencontrer les nettoyeurs et les agent-e-s de train qui travaillaient ce jour-là.

A Sion, le 1er mai avait les couleurs de la fête et de la détente aux Îles. Le SEV était à l'honneur au moment des discours avec l'intervention de la présidente de la LPV, Hanny Weissmüller.

La veille, 30 avril à Fribourg, les sections SEV-TPF et ZPV ont rencontré des collègues qui travaillaient, puis ont participé en nombre au cortège où la question de l'âge de la retraite était au centre avec un cercueil symbolique: « Travailler jusqu'au tombeau? Non merci! »

1er Mai online



Curieux d'en savoir plus sur le 1er Mai? Scanne le QR code.



Genève a renoué avec ses manifestations combatives.



1er Mai transfrontalier entre Constance et Kreuzlingen.

ANGLE DROIT

Licencié et libéré



Service juridique du SEV

Il y a des restructurations et cette fois c'est son tour: il est licencié et libéré de ses obligations pour la durée du délai de congé. Pour Marc l'expérience est toute nouvelle et il se sent dépassé. A quoi faut-il faire attention lors d'une libération de l'obligation de travailler et comment se préparer à ce qui va suivre? Voici ci-après quelques réponses.

D'une part la libération n'équivaut pas à un départ immédiat. La personne n'est plus obligée d'aller travailler; toutefois les rapports de travail sont encore valables durant toute la durée de la libération. Le devoir de loyauté incombe à la personne libérée durant ce temps. Elle doit respecter et préserver les intérêts de son employeur. Les agissements et déclarations qui

portent préjudice à la réputation de l'employeur ou empêchent le bon déroulement de l'exploitation doivent être prohibés, aussi bien dans le monde réel que sur les réseaux sociaux. Les éléments confidentiels de la place de travail doivent rester confidentiels. Le personnel ne doit pas être monté contre son employeur. Les clients de l'entreprise ne doivent pas être débauchés, ni incités à aller voir la concurrence.

La libération est autorisée dans le cadre du droit de donner des instructions de l'employeur mais elle ne doit pas entraver la protection de la personnalité du collaborateur. La libération ne peut pas constituer un instrument pour rabaisser le collaborateur. Il serait ridicule d'exiger que le collaborateur s'annonce quatre fois par jour auprès de l'employeur pendant la durée de la libération ou qu'il soit présent pendant la journée de travail, mais sans devoir travailler. La libération ne permet pas d'exiger du collaborateur qu'il restitue immédiatement son loge-

ment de service ou sa voiture de service. Et une libération avec effet immédiat n'empêche aucunement un collaborateur de prendre congé de ses collègues de travail en bonne et due forme. En outre la libération n'a aucune répercussion au niveau du certificat de travail. En bref: la libération ne signifie pas la fin de la bienséance et des bons rapports avec le collaborateur.

Pour autant que l'employeur verse un salaire à son collaborateur, il a le droit de le libérer de manière unilatérale. Toutes les composantes du salaire sont dues, donc par exemple également les indemnités. Par contre, les frais ne font pas partie du salaire sauf s'ils sont versés de manière forfaitaire. Si le salaire ou les composantes du salaire varient de mois en mois, on doit prendre la moyenne des six à douze derniers mois pour fixer le montant à verser durant la période de libération.

Le collaborateur licencié et libéré de ses obligations peut partir en vacances. Le solde de ses

vacances peut être considéré comme pris pendant la durée de la libération. Toutefois ceci doit rester dans des proportions acceptables par rapport au reste de la durée de la libération. Car la durée de la libération correspond au délai de congé et le but du délai de congé est de chercher un nouvel emploi. Donc le collaborateur doit avoir encore suffisamment de temps pour cela. La règle d'or veut que les vacances ne dépassent pas un tiers de la durée totale de la libération. Si le collaborateur a un solde de vacances dépassant cette proportion, le surplus doit être payé car les vacances ne peuvent pas être considérées comme prises. Exception l'Angle droit: si un collaborateur n'a pas besoin de chercher un emploi le solde de vacances peut être considéré comme pris sur la durée totale de la libération.

Si le collaborateur licencié ou libéré tombe malade ou a un accident durant le délai de congé ou la libération, l'employeur est tenu de verser le salaire pendant le prolongement du délai de congé qui en découle.

Il se peut qu'une libération vienne à point nommé pour un collaborateur, pour diverses raisons. Toutefois, il ne peut pas exiger une libération. S'il n'est pas libéré, et c'est le cas la plupart du temps, il peut juste utiliser son droit aux vacances et déposer éventuellement une demande de congé non payé. Une autre variante serait de convenir d'un départ par le biais d'une convention de sortie. Ainsi la libération ferait partie de cet accord.

La libération est quelque chose d'inhabituel. Et ce qui est inhabituel soulève généralement des questions. Ce qui est important pour Marc, c'est qu'il ne soit pas tout seul à répondre à ses questions d'ordre juridique mais qu'il puisse se tourner vers le SEV.

En tant que membre SEV, il a droit à l'assistance judiciaire professionnelle du SEV et peut compter sur un partenaire compétent et fiable pour le soutenir, répondre à ses questions et faire des réflexions pour l'avenir.

SOUS-FÉDÉRATION ZPV

Economies inacceptables

ZPV Deux mois se sont déjà écoulés depuis notre dernière séance et beaucoup de choses ont bougé. En matière de recrutement des membres, quelques sections ont déjà atteint leurs objectifs, tandis que d'autres doivent encore tout mettre en oeuvre pour respecter leur plan d'action. Diverses sections ont prévu des événements de recrutement pendant les semaines d'action. Ils sont mentionnés sur le site SEV dans l'agenda sous www.sev-online.ch

Le procès-verbal de décision pour les nouveaux BAR (réglementation sectorielle pour la durée du travail) pour l'assistance clientèle est prêt à être signé. Vu que la nouvelle plateforme des CFF pour la saisie des vacances n'est pas encore disponible, la procédure reste inchangée pour 2022. Le chargement des vélos par les voyageurs a été un peu chaotique pendant les fêtes de Pâques. Par exemple l'Angle droit: certaines formations de train ont été raccourcies sans enregistrer la modification dans le système. Ainsi, il était théoriquement possible de réserver des places qui n'étaient en fait pas disponibles du tout! La direction des CFF a clairement refusé la demande de la ZPV de réserver les places en face du mini compartiment de service dans les duplex TGL pour le personnel d'accompagnement. Quel manque de reconnaissance! Pour continuer sur ce même sujet, le « train-avion » de Bâle à Zürich aéroport circulera dorénavant en composition FLIRT (Mouettes), sans compartiment de service. Il en va de même pour les 60 nouveaux trains à deux étages (KISS) commandés par les CFF en tant qu'option. Chez Stadler Rail, des modules sont disponibles avec compartiment de service (voir le TRAVERSO au SOB) et cela nous laisse songeurs. Il n'est toutefois pas question de les intégrer à nos nouveaux trains. Le premier InterCity sera transformé aux ateliers d'Yverdon. Est-ce qu'ils vont en profiter pour augmenter les places pour les vélos et créer enfin davantage d'espace pour les bagages et les poussettes? Comment le personnel sera-t-il impliqué dans ce processus?

Après plusieurs tentatives, il existe enfin une procédure uniforme dans toute la Suisse concernant les exigences linguistiques. A propos de la procédure de contestation concernant la « transformation des pauses en interruptions de travail », les deux parties ont pris position et nous attendons le jugement de l'OFT.

Récemment, un chef assistant clientèle a eu une grosse frayeur à Zurich l'Angle droit: il a donné l'autorisation de départ au coffret et lorsqu'il a voulu monter dans le train par la porte d'accès qu'il avait bloquée auparavant, ce dernier s'est mis en marche et l'a laissé sur le quai. Comme l'a révélé un contrôle de toutes les portes par la suite, dû à un câble adaptateur entre un IC 2020 ayant subi une modernisation et un IC 2000 de l'ancienne génération, la lumière rouge de contrôle des portes était éteinte et on ne voyait pas dans la cabine de conduite que la porte était encore ouverte. Dorénavant, selon les nouvelles directives sur la préparation des trains, le contrôle de fermeture des portes se fait à partir du wagon le plus éloigné. Lorsqu'un wagon est remplacé, le prochain agent de train doit en être informé.

Les annonces d'économies des CFF ont fait beaucoup de vagues. Le SEV et la ZPV ne vont pas rester passifs, alors que le personnel qui était au front pendant toute la pandémie de coronavirus, au service des usagers devrait maintenant subir des réductions de salaire. Et il est absolument inacceptable de supprimer la protection en cas d'invalidité professionnelle aux personnes de plus de 50 ans, qui sont précisément les plus vulnérables, alors qu'elles n'ont presque aucune chance de retrouver un emploi en raison de leur activité dans une profession de monopole. Mais apparemment, cela ne suffit pas, car les CFF prévoient encore d'autres mesures d'économie. Nous allons nous battre de toutes nos forces contre cela, car une fois de plus c'est le personnel qui travaille au front qui paie les pots cassés, à cause d'erreurs de management.

PUBLICITE

TR Trans Rail AG
Metzgerstrasse 5
8500 Frauenfeld
+41 52 723 36 36 / www.tr-transrail.ch

Travailler chez TR Trans Rail –
chez nous, vous êtes assis au premier rang

En tant qu'entreprise de transport ferroviaire suisse, TR Trans Rail propose une large palette d'offres et de prestations avec différents partenaires suisses et étrangers. Grâce à notre longue expérience, nous sommes les spécialistes du transport de marchandises, des trajets de transfert spéciaux, des trajets d'essai et de test, des trajets charter en groupe et des trajets événementiels et historiques à thème.

Pour renforcer notre équipe, nous recherchons :

- **Formateur/trice spécialisé en personnel des locomotives pour les conducteurs directs et indirects, 100 %**
- **Conducteur/trice de locomotive, cat. A, cat. B100 au cat. B selon OFT, 100% ou à temps partiel**
- **Employé/trice de manœuvre*, catégorie Ai40 / Ai selon OFT et préparateur de train, 100% ou temps partiel**

Nous vous offrons

- Des activités variées dans une entreprise ferroviaire indépendante
- Formation complémentaire Module V ou M
- Formation continue sur les différents systèmes et écartements de voies ferrées
- Un salaire qui répond aux exigences
- Abonnement générale 2e classe

Vous trouverez des informations détaillées sur les postes vacants en ligne sous : www.tr-transrail.ch/ueber-uns/jobs

De plus amples informations et détails peuvent être obtenus auprès d'André Pellet, directeur général, tél. +41 79 310 93 61.

Vous vous sentez concerné(e) ? Alors nous nous réjouissons de recevoir votre dossier de candidature complet, y compris une lettre de motivation, par e-mail à : andre.pellet@tr-transrail.ch



SOUS-FÉDÉRATION AS

Fluctuation de personnel

AS, branche Voyageurs Lors de la séance de la branche Voyageurs du 20 avril, les thèmes suivants ont été abordés et les mesures définies :

1. Nouveau système salarial

Un nouveau système salarial sera introduit à partir du 1er juin 2022. Les salaires seront transférés sans changement dans le nouveau système; le niveau d'exigences et salarial restent inchangés. Les mesures salariales selon le nouveau système auront des effets sur le salaire dès le 1er mai 2023.

Afin de donner des explications optimales aux membres SEV sur le nouveau système salarial, des webinaires seront mis sur pied. Ils seront publiés dans la presse syndicale et sur le site internet SEV.

2. Présence dans la surface

La fermeture des points de vente se poursuit par à-coups. Le SEV aimerait que la direction VSV communique sa stratégie en détail, qu'elle précise dans combien de points de vente elle veut encore être présente en Suisse et dans quel délai les changements vont intervenir.

3. Systèmes de vente

Les conseillères et conseillers à la clientèle se démènent quotidiennement avec les systèmes de vente. Ceux-ci ne sont pas suffisam-

ment aboutis et la disponibilité est souvent lacunaire. Lors d'une forte affluence - ce qui en soi est réjouissant - des problèmes se posent. Et les promesses d'amélioration n'empêchent pas le stress qui en résulte.

4. Situation du personnel au CC Brigue

Lors de la séance du 25 février 2022 avec les partenaires sociaux, des questions ont été posées concernant la fluctuation du personnel et la situation au CC Brigue. La direction du CC Brigue surveille la situation. Une forte variation est gérable pour le moment. Les classes sont pleines. Actuellement, aucune mesure n'est prévue par rapport à la situation tendue du logement dans le canton. La direction est consciente que le débauchage agressif effectué notamment par l'entreprise Lonza est particulièrement ardu.

Le site de Berne est revalorisé et agrandi. Si nécessaire, grâce aux possibilités offertes par la numérisation, il est possible d'envisager un transfert des services dans d'autres lieux. Le marketing du personnel s'intensifie. Des mesures financières sont à exclure pour le moment.

5. Journée de branche 2022

La situation par rapport au coronavirus étant revenue à la normale, la préparation d'une journée de branche a été remise à l'ordre du jour.

PERSONNEL SEV

Damaro Bernardi heureux dans le monde des transports



MICHAEL SPAHR

Michael Spahr Depuis le 1er janvier 2022, Damaro Bernardi travaille au secrétariat central du SEV en tant que collaborateur documentation et archives. Notre nouveau spécialiste diplômé en information et documentation est responsable entre autres du classement et de l'archivage des dossiers d'assistance judiciaire. Il est heureux d'avoir trouvé un emploi auprès du Syndicat du personnel des transports car il apprécie d'être à proximité des cheminots.

Damaro est né en Italie mais il est venu en Suisse très jeune et a grandi au Tessin, puis à Berne dans le quartier du Weissenstein, le premier quartier de cheminots de la capitale. Depuis son enfance, il a donc baigné dans l'ambiance cheminote. Toutefois, le garçon qu'il était n'envisageait pas de faire une carrière dans les chemins de fer: « En fait, je voulais devenir météorologue! » Mais les choses ont tourné différemment. Il a toujours été passionné de lecture et cela l'a conduit à faire un stage d'information professionnelle dans une bibliothèque. Dès ce moment-là, il a su que c'était là qu'il voulait travailler! Il a ainsi accompli un apprentissage de spécialiste en information et documentation. Et c'est avec cette formation qu'il a pu à nouveau intégrer en tant qu'adulte le monde du rail.

Deux ans après son apprentissage, Damaro est entré en fonction chez AlpTransit Gotthard SA. Durant presque sept ans, il a collaboré à la gestion des archives du plus grand projet de construction ferroviaire du siècle: la construction des tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri. Il a alors eu la certitude que

son cœur battait pour le rail. Lorsque le gigantesque projet des NLFA fut terminé, pour lui il était clair qu'il voulait continuer de travailler quelque part où les chemins de fer occupent une place importante. « Quand j'ai eu mon poste au SEV, j'étais vraiment heureux », nous confie-t-il. Ce qui le motive en particulier, c'est que par son travail il contribue au bien-être du personnel des transports.

Au secrétariat central du SEV, il est responsable de la chancellerie, de la documentation et des archives. Il veille à ce que les dossiers d'assistance judiciaire soient classés correctement et que les collaborateurs du service juridique aient les dossiers dont ils ont besoin sur leur bureau au bon moment. Il soutient également ses collègues du service administratif et de l'imprimerie du SEV, ainsi que le secrétaire syndical Toni Feuz dans le travail administratif.

Notre collègue de trente ans a maintenant quitté Berne et il habite avec sa partenaire. « C'est un bonheur de pouvoir voyager en train tous les jours pour aller travailler. Dans le train non seulement j'assouvis ma passion pour les chemins de fer mais aussi celle pour la littérature », explique Damaro. Il n'a pas totalement oublié son rêve de jeunesse: devenir météorologue. Pour son équilibre, étant donné que son métier de spécialiste des archives le renvoie plutôt dans le passé, durant son temps libre, il se projette dans l'avenir et pratique son hobby: la prévision du temps. Lorsqu'il fait beau il enfourche son vélo. Et lorsqu'il pleut, il danse avec sa partenaire la rumba, le foxtrott et le tango.

SOUS-FÉDÉRATION TS

La seule constante, le changement

TS Le comité central (CC) s'est réuni en séance le 25 mars 2022 à Dietikon. Pour les 12 membres du comité TS qui étaient présents, les points forts ont été l'exposé d'Aroldo Cambi sur la Caisse de pensions CFF et l'application des nouveaux profils professionnels chez CFF Cargo. Les discussions avec les présidents de section ont également porté sur les divers événements de recrutement du SEV dans les régions et leur coordination.

Dans les régions

Le président central Sandro Kälin a eu le plaisir de souhaiter la bienvenue à trois nouveaux présidents de section. Il s'agit de Christoph Felber, région Suisse centrale, Tino Rogowski, région Suisse nord-ouest et Markus Vetterli, région Suisse orientale. Le CC se réjouit d'une bonne collaboration avec les nouveaux élus et leur a souhaité tout de bon dans leur nouvelle fonction. Ainsi, tous les postes sont repourvus dans les comités de section.

Infos concernant la Caisse de pensions CFF (CP CFF)

Aroldo Cambi, président du Conseil de fondation de la Caisse de pensions CFF, a évoqué lors de son exposé la baisse du taux de conversion qui interviendra prochainement et les mesures d'atténuation envisagées. Dû à l'augmentation de l'espérance de vie, le taux de conversion passera à 4,54% seulement pour l'année 2023 (pour ceux qui auront 65 ans révolus). Pour les classes d'âge suivantes, le taux de conversion baissera de 0,01% chaque année afin de compenser l'augmentation de l'espérance de vie. Les mesures d'atténuation suivantes sont prévues afin de réduire au maximum les répercussions sur les assurés: la CP CFF augmente l'avoir de vieillesse (bonification) de 4% en réduisant le taux de couverture de 1,7%. Seules les personnes assurées à la CP CFF au 31 décembre 2022 ont droit à cette bonification. Celles qui l'ont quittée au 31 décembre 2022 n'y auront pas droit. Ces mesures d'atté-

nuation entraînent une réduction des prestations inférieure à 2% pour les assurés actifs, indépendamment de l'âge.

Profils professionnels et classification chez CFF Cargo

Avec l'introduction des nouveaux profils professionnels chez CFF Cargo, il est possible de suivre une filière idéale, allant de spécialiste de la manoeuvre (RCP) jusqu'à mécanicien de locomotive catégorie B. Les compétences des collaborateurs sont systématiquement prises en compte. Parallèlement, la qualité et la sécurité s'améliorent grâce à la pratique et l'expérience qui ont été acquises. Les étapes de la formation comprennent une spécialisation dans l'application des compétences obtenues. Ainsi, la planification du personnel peut se dérouler harmonieusement, en tenant compte des profils professionnels. En outre, un programme de formation est mis en place, permettant une deuxième formation pour les mécanicien-ne-s de locomotive catégorie B 100 - par une formation Delta - en mécanicien-ne-s Cargo catégorie B. Des négociations approfondies auront encore lieu à propos des diverses classifications des classes salariales.

Mutations et recrutement des membres

La sous-fédération TS affiche actuellement un effectif de 2087 membres. Si l'on considère l'évolution démographique et les départs à la retraite sur la base des modèles d'avenir, il faut craindre une grande perte de membres prochainement. Le CC a approuvé l'objectif de recruter 160 nouveaux membres pour cette année. Dans cette optique, la sous-fédération TS va s'engager activement dans les événements de recrutement qui auront lieu au mois de juin sur le site d'Oberwinterthur Hegmaten, dans les teams Cargo à Aarau et Lupfig et aussi apporter son aide à Olten, Zürich et Berne. Pour la Suisse romande et le Tessin, les événements de recrutement se dérouleront en septembre 2022.

IMPRESSUM

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

Tirage: 8 765 ex. (total 34 546 ex.), certifié REMP au 1 septembre 2021

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.-.

Annances: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa; SEVzeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11, www.fachmedien.ch

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

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

Le prochain journal paraîtra le 3 juin 2022.

Le délai pour les annonces est fixé au 22 mai à midi, celui de l'agenda au mardi 23 mai à midi.

SOUS-FÉDÉRATION PV

Les FVP sous toit



La nouvelle présidente de la PV Tessin Eliana Biaggio et Roland Schwager.

PV Le La nouvelle convention sur les FVP a été signée en avril. Grâce au talent de négociation du SEV et grâce aux 26 000 signatures de la pétition « Touchez pas aux FVP », les pensionné-e-s continueront à recevoir des facilités de voyage – alors que l'OFT voulait les leur retirer. Les arguments de la PV étaient que ces facilités ne sont pas seulement une composante du salaire mais ont aussi effet sur les rentes. Celles-ci découlent en effet de salaires péjorés par rapport au reste du personnel fédéral (salaire assuré plus bas). Pour finir, cette argumentation a convaincu aussi le DETEC.

Pour celles et ceux qui sont à la retraite actuellement et pour les actifs et actives qui seront retraité-e-s jusqu'au 31.12.2023, il n'y a pas de changement. Il faut toutefois que l'AG FVP soit renouvelé sans interruption pour que ce droit soit maintenu. Ceux qui partiront à la retraite à partir de 2024 bénéficieront d'une réduction de prix de 35%. Petite consolation : la part sur laquelle sont prélevés des impôts sera nettement plus faible.

Dès 2024, l'abonnement à de-

mi-tarif ne sera malheureusement plus gratuit pour les nouveaux pensionné-e-s : ils le paieront 108 francs, avec un rabais de 35%. Les « anciens pensionné-e-s » continueront à le recevoir gratuitement.

Le prix des cartes journalières sera aussi relevé dès 2026 : le rabais ne sera plus alors que de 35%.

Tout compte fait, on peut être très satisfait du résultat obtenu – surtout si on pense que les FVP des pensionné-e-s étaient en grand danger. Nous remercions sincèrement le SEV car il s'est fortement engagé pour nous défendre.

Une présidente au Tessin

Lors de la dernière séance du comité central, le président central Roland Schwager a pu saluer et féliciter Eliana Biaggio qui vient d'être élue à la présidence de la section PV Ticino e Moesano.

La durée de validité des cartes multi jours a été réduite de 3 ans à 12 mois depuis le 12.12.2021, dans la perspective de la suppression prévue des oblitérateurs.

Le référendum contre « AVS 21 » a été déposé avec le beau résultat de

151 782 signatures. Cette loi serait une nouvelle étape sur le chemin du démantèlement. La réforme de la prévoyance professionnelle servira également les intérêts des bien lotis, des banques et des assurances.

La Caisse de pensions CFF boucle à fin 2021 sur un taux de couverture réjouissant de 112.4%. Pour poursuivre sa stabilisation, le taux de conversion sera abaissé à 4.54%. Pour amortir l'effet sur les rentes, les actifs recevront un versement unique et les avoirs de vieillesse seront rémunérés à 2.5%.

L'Assemblée des délégué-e-s de la PV aura lieu le 18 mai à Brigue, la documentation a été envoyée par le président central. A la fin de l'exercice comptable annuel, notre caissier central Egon Minikus remettra ses fonctions. Les délégué-e-s auront entre autres à élire son successeur. Daniel Pasche (PV Vaud) et Kurt Wüger (PV St. Gallen) sont candidats.

Les assemblées générales des sections ont une très bonne fréquentation ce printemps. Nous constatons avec plaisir que de nombreuses activités sont à nouveau à leur programme. Grâce à notre webmaster, notre page internet sev-pv.ch/fr est toujours à jour. Les sections peuvent ainsi garder le contact avec les membres. Internet fait partie des habitudes des nouveaux pensionnés et ils l'utilisent.

Le Journal SEV reste aussi un canal d'information indispensable pour les membres qui ne sont pas familiers des nouvelles technologies ou n'ont pas de PC. Le rythme de parution ne doit pas être réduit encore et la pause de près de 2 mois en été n'est pas idéale. Les sections ont besoin du Journal pour leurs informations d'actualité. Quelques sections romandes reviendront sur ce sujet via une résolution. Le 21.09 à Cossonay, la section PV Vaud organise un tournoi de pétanque. Les collègues de Suisse alémanique sont aussi les bienvenus-e-s.

lors de ces sorties amicales, et formulons nos vœux de bonne santé.

Pour le comité Danièle Ruchonnet

Sections

17.05

Mouettes genevoises

Assemblée générale à 20h au restaurant La Grappe d'Or à Genève.

19.05

Travaux Arc lémanique

L'assemblée de la section aura lieu à la Place de la Gare 5A à Lausanne. Cette assemblée se fait en semaine et commencera à 17 heures. Un repas suivra pour ceux qui le désirent. La convocation et l'ordre du jour suivront via e-mail.

25.05

VPT Lac Léman retraité-e-s

L'assemblée générale du groupement des retraités de la CGN Section Lac Léman aura lieu le 25 mai, à 10h30 au refuge du Censuy de Renens. Elle sera suivie d'une raclette offerte par la caisse.

Le secrétaire du groupement

31.05

PV Genève

Vous avez reçu le programme de la sortie de section du mardi 31 mai mais il manquait certains détails. Les voici : pour Genève : rendez-vous à 7h45 dans le grand hall de la gare de

Cornavin, le car Buchard partira à 8h. Pour Lausanne et région, rendez-vous à 9h à Epalinges-Croissettes, terminus du M2. Pour le Chablais et le Valais, rejoignez-nous durant la pause-café à Aigle, au café des Alpes, rue du Bourg 29 – à un petit quart d'heure à pied par la rue de la Gare. Après la pause, le car nous conduira aux Cornettes de Bise où vous attendront : Kir de bienvenue, jambon cru fumé au genièvre et ses salades, quasi de veau rôti avec crème de champignons, luge de fromages et soufflé Prince de Savoie. Tout cela pour 90 fr/pers. Inscrivez-vous rapidement car c'est votre versement postal qui tient lieu d'inscription et le nombre de places est limité. Et n'oubliez votre carte demi-tarif ou votre AG pour la mini-croisière d'Evian à Ouchy.

31.05

Retraité-e-s TL, métro, LEB et Ville de Lausanne

Chers amis, veuillez réserver ces dates pour nos sorties annuelles. Sortie poisson : mardi 31 mai; sortie d'été, mardi 23 août; sortie chasse, mardi 25 octobre. Les feuilles d'inscription avec les détails et le prix vous parviendront en temps utile. Nous espérons vous voir nombreux

14.6
AS Ouest

L'assemblée générale de printemps 2022 de la section AS Ouest aura lieu le mardi 14 juin 2022 à 18h45 à Neuchâtel, Hôtel Alpes et Lac, en face de la gare. Invité : Giorgio Tuti, président du SEV. Inscription pour le repas qui suivra par mail à ouest@as-online.ch jusqu'au 7 juin.

23.6
PV Valais

La sortie de la section du jeudi 23 juin aura lieu à Binii sur les hauteurs de Savièse. Prix environ 50 fr. par personne. Les détails seront publiés dans le prochain journal SEV du 3 juin. Vous n'aurez besoin que d'un titre de transport de votre domicile à Sion et retour. Départ du bus de Sion à 11h15 dont les frais ont pris en charge par la caisse de section. Inscriptions via le bulletin d'inscription reçu, au 079 872 38 37 ou par mail à pv.vs@bluewin.ch jusqu'au 13 juin au plus tard. Meilleures salutations. Votre comité

PV VAUD

Journée festive le 23 juin

PV Vaud Pour tenter d'oublier le Covid, le comité de la PV Vaud a décidé de vous offrir une journée festive le jeudi 23 juin 2022. Lieu : Vallorbe – Auberge communale – Salle du Casino. Il reste encore quelques places.

A l'exception des frais de transport, le coût de cette journée sera pris en charge par la caisse de la section. Une participation de 30 fr. sera demandée pour les accompagnants, montant à payer, jusqu'au 31 mai 2022 sur le compte : IBAN : CH84 0900 0000 1001 2833 9. Les inscriptions seront prises dans l'ordre d'arrivée et sont à faire : jusqu'au mardi 31 mai 2022 par carte postale : Roland Basset – Rue de la Gare 30 – 1337 Vallorbe / par tél. ou WhatsApp au 079 223 21 08 / par courriel : rolandbasset1956@gmail.com. Pour les réservations utiles, merci de préciser votre point d'arrivée et de départ, gare ou arrêt Eterpaz.

Rappel du programme de la journée : Rendez-vous devant la

gare de Vallorbe à l'arrivée du train de 10.48. Déplacement : 15 minutes à pied depuis la gare ou 5 minutes à pied pour les participant-e-s en provenance d'Yverdon arrivant avec le bus de 11h03, arrêt Vallorbe / Eterpaz pour les participant-e-s. Un transport sera organisé depuis la gare pour les personnes à mobilité réduite. 11h30 Apéritif : par beau temps au bord de l'Orbe, en face du Musée du fer / par temps incertain à la Salle du Casino animé par la fanfare la Mérinette. 12h30 Repas : Auberge communale à la salle du Casino. (Menu : Tomme lardée poêlée et Saladin / Bœuf braisé – Pomme mousseline – Légumes / Tiramisu aux pêches / Café). Après le repas, une animation sera assurée par le chanteur et guitariste Kader. 15h30 Clôture de la manifestation. Départ du train 16h10 / 17h10 ou du bus pour Yverdon, arrêt Eterpaz, 15h47. Le comité de la PV Vaud se réjouit déjà de votre participation, dans la bonne humeur, à cette journée festive.

PV NEUCHÂTEL

Léger bénéfice

PV Neuchâtel, Marcel Bochud C'est à partir de 11h15 que 14 membres se sont retrouvés à l'Hôtel Restaurant de Commune des Geneveys/Cofrane pour l'apéro et le repas. Huit membres sont venus compléter les rangs pour l'assemblée de 14h30. Francis nous donne connaissance des mutations de notre section depuis la dernière assemblée, soit : 12 décès, 2 démissions, 6 entrées pour un effectif de 230 membres au 29.03.2022.

Dans son rapport annuel, Yvan passe en revue les points suivants : Sous-fédération PV, Caisse de pensions CFF, AVS, FVP sur lesquelles il donne de bonnes nouvelles et pour terminer la vie de la section en relevant que, dans les décès, ne figure

pas celui de Véronique, épouse de Michel Quartier. Celle-ci s'occupait avec beaucoup de ponctualité de l'envoi à nos membres les plus âgés d'une carte lors de leur anniversaire. Jean-Bernard, notre caissier, est satisfait du résultat affiché par la caisse de la section qui boucle avec un léger bénéfice, ce qui est confirmé par les vérificateurs. Il profite de remercier les visiteuses et visiteurs des malades soit Edith, Denise et Pierre-Yves pour leur dévouement.

Jean-Bernard tient au nom de la section à remettre un petit présent à Francis pour le travail accompli au sein du comité pendant de nombreuses années. Pour le remplacer, c'est Raymond Geiser qui est élu par applaudissements.

Lavanchy Jean; 1933; chef de groupe, Yverdon-les-Bains, PV Vaud.

Mivelaz Elly; 1925; veuve de Georges, Yverdon-les-Bains, PV Vaud.

Nicolet Gustave; 1935; fonctionnaire d'administration, La Tour-de-Peilz, PV Vaud.

Pageard Michel; 1951; chef de ligne, Juvigny, VPT TPG Retraité-e-s.

Rossier Jean; 1926; chef de groupe, Lausanne, PV Vaud.

Roulet André; 1940; Maître artisan, Yverdon-les-Bains, PV Vaud.

Sausser Paul; 1931; dessinateur, Vevey, PV Vaud.

Schären Ernest; 1936; administrateur de marchandises, Bienne, PV Jura.

Tschanz Fritz; 1927; mécanicien Bienne, PV Biel-Bienne.

Zahno Johann; 1952; spécialiste technique, Düdingen, PV Fribourg.

DÉCÈS

Ambresin Blanche; 1926; veuve de Louis, Ollon VD, PV Vaud.

Cavin Adrien; 1928; ouvrier spécialiste, Yverdon-les-Bains, PV Vaud.

Dorthe Gaston; 1924; mart. pens, Lausanne, PV Vaud.

Fornerod Jacques; 1952; mécanicien cat. B, Stein am Rhein, PV Vaud.

Agenda 6/21

FESTIVITÉS

On fête les 175 ans du rail suisse



Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Le 9 août 1847, un train a circulé pour la première fois en Suisse. Le «Spanisch Brötli-Bahn» reliait Zurich à Baden. C'était le début d'une évolution de l'ancienne Suisse rurale vers une société industrielle et de services moderne. Malgré son âge respectable, le train a aujourd'hui plus que jamais un avenir.

Le trajet en calèche «Bäderkutsche» de Zurich à Baden durait trois heures. Grâce au train, la durée du trajet a été réduite à 45 minutes. Le «Spanisch Brötli», la spécialité boulangère de Baden, arrivait enfin tout frais sur les assiettes du petit-déjeuner des seigneurs zurichoises. La création du trafic ferroviaire a permis d'accélérer considérablement pratiquement tous les aspects de la vie quotidienne. Le chemin de fer était une condition préalable à la mondialisation de l'économie. Les marchandises pouvaient être transportées très rapidement des ports vers les centres économiques de l'intérieur et inversement. Les gens passaient d'un pays à l'autre en quelques heures. Les grandes métropoles économiques

d'aujourd'hui ont vu le jour aux points de jonction des chemins de fer. Ceux qui n'étaient pas desservis n'avaient pas de chance et étaient laissés pour compte, ce qui a entraîné une gigantesque migration de la population des campagnes vers les villes. Les régions rurales qui ont réussi à obtenir un raccordement ferroviaire sont devenues les lieux prisés du tourisme.

Le chemin de fer a changé la planète, car il s'agissait dès le départ d'un phénomène mondial. En 1825, le Britannique George Stephenson a inventé la locomotive à vapeur et a permis à la Grande-Bretagne de jouer un rôle de pionnier dans l'industrialisation. En Suisse, le train est arrivé plus tard, car le pays était très morcelé politiquement. A l'origine, le premier train devait relier Bâle à Zurich, mais les deux Bâle et l'Argovie ont refusé la concession. Avec la naissance de l'État fédéral moderne en 1848, les choses se sont certes simplifiées, mais l'organisation est restée morcelée. Au lieu d'un chemin de fer national, il y avait de nombreux chemins de fer semi-privés, soutenus par les cantons et des entrepreneurs individuels, qui dans de nombreux cas luttait contre des problèmes financiers. Ce n'est qu'à la fin du 19e siècle que l'idée d'un chemin de fer fédéral suisse a mûri. En 1898, la nationalisation a finalement été approuvée par le peuple. Dès 1902, les CFF nouvelle-

ment créés reprirent les cinq plus grands chemins de fer privés et plusieurs petits chemins de fer. Selon la devise «Les bénéfices pour le privé, les pertes pour l'Etat», les anciens propriétaires des chemins de fer ont réalisé un bénéfice d'un milliard de francs lors de la vente, tandis que la compagnie ferroviaire publique a commencé à fonctionner en étant fortement endettée. Cette dette a assombri les débuts des CFF. Ce n'est que pendant la Seconde Guerre mondiale que le désendettement nécessaire a eu lieu.

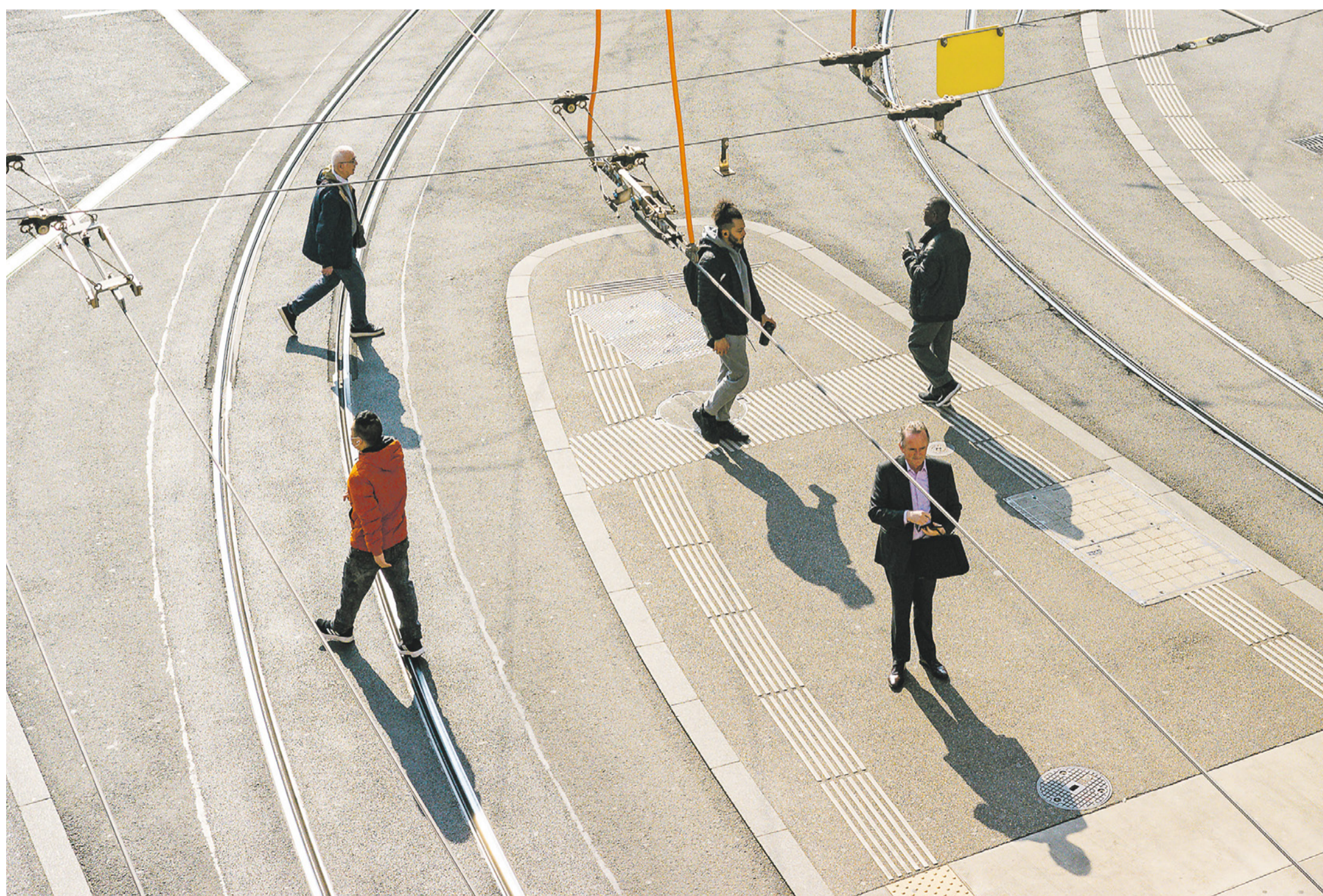
Les premiers syndicats de cheminots ont également vu le jour à la fin du 19e siècle, une grande partie d'entre eux se regroupant en 1919 pour former le Syndicat suisse des cheminots (SEV). Cela aussi faisait partie d'un développement global. Dans les industries nouvellement créées, l'humanité a souvent été sacrifiée au profit de certains entrepreneurs. Un mouvement ouvrier organisé était absolument nécessaire pour remédier à cette situation. En Suisse, le conflit du travail a atteint son apogée lors de la grève nationale de 1918, au milieu de laquelle se trouvaient de nombreux cheminots.

Au cours du 20e siècle, les conditions de travail se sont améliorées. La technique a également progressé. Les chemins de fer suisses ont joué un rôle de pionnier dans ce domaine. Aucun chemin de fer au monde n'a été électrifié aussi rapide-

ment. En 1939, 77% du réseau était électrique, alors que dans le reste de l'Europe, cette proportion n'était que de 5%. Mais l'évolution positive du rail a été freinée après la Seconde Guerre mondiale par le triomphe du trafic motorisé. Comme de plus en plus de personnes et d'entreprises misaient sur les voitures et les camions, l'État a investi de plus en plus dans la construction de routes et a parfois négligé le rail. A cela s'est ajoutée à la fin du 20e siècle l'idée néolibérale que le marché pouvait tout régler. Malgré un nouvel éveil des envies de privatisation, les chemins de fer ont pu, avec la majorité du peuple derrière eux, réaliser d'importants projets d'infrastructure étatiques comme «Rail 2000» et la NLFA, tout en restant contrôlés par l'État.

Aujourd'hui, nous savons que le trafic individuel motorisé est en partie responsable de la catastrophe climatique qui menace. Les transports publics, en revanche, font partie de la solution au problème. Il faut donc investir beaucoup plus dans le rail. La recherche du profit maximal n'aide pas, mais les investissements de l'État, oui. Pour fêter les 175 ans, l'Union des transports publics organise cinq week-ends de festivités dont le premier se déroule le 21 et 22 mai à Olten, aux ateliers industriels (le week-end des 1er et 2 octobre en Romandie). Le SEV y sera.

Plus d'infos sur www.175-ans.ch



L'ART DE PRENDRE LE TEMPS

Guillaume Martinez / martz_

Il est 10h21, ce mardi-là. Les pendulaires ont disparu depuis longtemps. Un tout autre type de passant déambule désormais près de la gare, à Genève. Le pas est plus lent. Le regard se balade. Le luxe de s'arrêter est permis.

Je n'en demande pas plus. Je la vois arriver, à l'avance, cette face de dé et ses cinq points. Il ne reste plus qu'à prendre la photo au bon moment. A l'heure de l'instantanéité, certains prônent un mode de vie plus posé : la «Slow life», selon l'angli-

cisme à la mode. Ralentir le rythme pour s'épanouir. Un art de vivre qui, selon toute vraisemblance, peut aussi sourire aux photographes.

Retrouvez le travail photographique de Guillaume Martinez notamment sur [instagram.com/martz_](https://www.instagram.com/martz_)

?

QUIZ

Es-tu incollable?

1. À combien l'USS estime-t-elle la perte moyenne de pouvoir d'achat pour les familles sans mesure pour y remédier ?

- Environ 1500 francs par an.
- Environ 2500 francs par an.
- Environ 3500 francs par an.
- Environ 4500 francs par an.

2. Si une personne avec un salaire variable est soudainement libérée, a-t-elle encore droit à un salaire ?

- Non, le droit au salaire est perdu.
- Oui, à savoir le salaire moyen des 6 à 12 derniers mois jusqu'à la fin du délai de congé.
- Oui, à savoir le salaire moyen des 10 dernières années jusqu'à la fin du délai de préavis.
- Non, mais une indemnité unique d'au moins 10 000 francs.

3. Quel était le slogan du 1er Mai de cette année ?

- Paix, joie, gâteau aux œufs
- Paix, liberté, solidarité
- Plus de liberté, moins d'impôts
- Guerre au capitalisme

4. Quelle ligne le 1er chemin de fer suisse a-t-il parcouru en 1847 ?

- De Berne à Bâle
- De Genève à Lausanne
- D'Olten à Bümpliz Nord
- De Baden à Zurich

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 24 mai 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°5 / 2022 : b/b/b/a

C'est **Daniele Fry**, de Faido, membre de AS Ticino qui remporte des bons d'achats de livres d'une valeur de 40 fr.

SUR LES TRACES DE ...

Jonas Lischer, conseiller en mobilité auto-proclamé

Markus Fischer
mrkus.fischer@sev-online.ch

Conseiller en mobilité auprès des CFF, Jonas Lischer tente de gagner à la cause des transports publics les gens qui les utilisent peu. Notamment en leur expliquant de manière active en quoi ils s'inscrivent dans la durabilité, et en leur soumettant des offres intéressantes. Une approche bonne pour le climat et le chiffre d'affaires des CFF.

En observant Jonas Lischer à son lieu de travail, au centre de voyages d'Olten, on constate d'emblée qu'il ne manque jamais de signaler à la clientèle l'existence d'offres qui pourraient être attractives pour elle. Ainsi, il propose systématiquement un abonnement demi-tarif à tous ceux qui n'en possèdent pas encore. « Beaucoup de gens croient qu'un abo demi-tarif coûte plusieurs centaines de francs. Et ils n'ont jamais entendu parler de la carte Junior et des autres rabais pour les familles. Souvent, les personnes issues de l'immigration sont encore peu au courant de l'offre qui existe en Suisse en matière de transports publics, raison pour laquelle ils sont reconnaissants d'en être informés », explique-t-il. Le principal argument de vente avancé par Jonas Lischer réside dans la contribution des transports publics à la protection du climat et de l'environnement. Depuis belle lurette il considère que son premier devoir « d'ambassadeur des

transports publics est de gagner le plus grand nombre possible de personnes à la cause de cette forme de mobilité qui s'inscrit dans la durabilité ». Depuis qu'il est lui-même père de deux petites filles (6 et 2 ans), il lui semble encore plus important de préserver la nature pour la prochaine génération. « Avec les transports publics, nous disposons d'un des meilleurs produits pour y contribuer de manière décisive. Je ne cherche à convertir personne, mais j'aborde ce sujet de manière active avec mes interlocuteurs. Lorsque je leur dis que ce serait bien pour le climat d'obtenir au moins un mix entre les transports en commun et la voiture, sans pour cela renoncer entièrement à la voiture, j'estime que mon approche n'est pas si brutale que ça. Beaucoup de gens estiment d'ailleurs qu'elle est juste, et ils achètent d'abord une carte Junior, puis un abonnement demi-tarif », poursuit Jonas Lischer. En posant des questions, il est également parvenu à convaincre des usagers des transports aériens de se rendre à l'aéroport en train, au lieu de s'y faire conduire en voiture. « Si nous voulons agrandir notre part du gâteau en matière de mobilité, il importe que les conseillers/conseillères auto-proclamé-e-s en mobilité que nous sommes, aient le courage d'aller un peu plus loin que d'habitude, notamment en interrogeant les gens », déclare-t-il. Il se dit convaincu qu'en changeant l'image de la profession, les CFF pourraient contribuer à ce que chaque employé s'identifie encore davantage à sa principale mission.



MARKUS FISCHER

« A la campagne, il y a encore un important potentiel de clients », estime-t-il, lui qui habite la bourgade de Burgäschi (SO). « Jusqu'à présent, nous avons laissé passer l'occasion de marquer notre présence à la campagne et d'y susciter de l'intérêt pour les transports publics », regrette-t-il. Ainsi, il déplore les fermetures de guichets annoncées par les CFF pour juillet, tout particulièrement celui de Herzogenbuchsee, où il a lui-même travaillé autrefois. Malgré le recul de la clientèle, ce guichet conserve en effet toute son importance pour encourager les transports publics dans la région, dont la desserte concerne tout de même 15 000 personnes. « Il est vrai que les gens achètent de plus en plus leur billet en ligne. Mais ils passent régulièrement devant la gare, et s'ils ont une question à poser, c'est une opportunité pour nous de les gagner à notre cause, ce que seuls les contacts directs avec la clientèle permettent. C'est généralement lors de ces contacts que l'on peut poser les bases des affaires avec des tiers, qui ont leur importance », précise Jonas Lischer.

Il comprend parfaitement que l'on sacrifie certaines gares sur l'autel de la rentabilité. Mais il estime que le moment est mal choisi pour fermer des guichets, à l'heure où la pandémie touche à sa fin, où les gens se remettent à voyager et où la durabilité est un thème de plus en plus d'actualité. Quels conseils Jonas Lischer, qui travaille aux CFF depuis bientôt 28 ans, pourrait-il donner à la direction des CFF ? Le projet de transfor-

mer les centres de voyages selon le modèle des shops Swisscom, afin d'aborder la clientèle quasi physiquement, ne lui paraît pas un investissement prioritaire, car les guichets actuels remplissent fort bien leur office. Il continue de penser que les CFF devraient à nouveau se lancer dans le marketing événementiel en tant que principal partenaire de transport de nombreux événements. A l'époque où il travaillait encore à Herzogenbuchsee, l'équipe des ventes y avait vendu pour un seul concert de U2 des billets d'entrée pour une valeur de 30 000 francs. D'une manière générale, il juge primordiales les affaires réalisées avec des tiers, car il s'agit d'une clientèle qui, par le biais du cross selling, peut être acquise en faveur de l'activité principale des transports publics. Mais avant le lancement de nouveaux produits et de nouveaux systèmes, Jonas Lischer souhaite que les collaborateurs à la base soient systématiquement pris en considération dans l'évaluation.

Jonas Lischer est entré au SEV quelques mois après avoir commencé son apprentissage d'agent du mouvement ferroviaire. Un moment, il a fait partie du comité de sa section. « Les CFF sont certes un très bon employeur, mais les gens qui y travaillent prennent parfois des décisions un brin inopportunes. C'est pourquoi il est essentiel d'avoir une bonne CCT et un SEV qui s'engage pour la faire respecter. Sans cette base, nous aurions sans doute de moins bonnes conditions de travail depuis longtemps », conclut-il.

VOIR DU PAYS

Bertschy

