



SEV N° 4

Le journal du Syndicat du personnel des transports



©KEVSTONE / ALESSANDRO DELLA VALLE

RÉFÉRENDUM

Réforme LPP – une pure provocation!

Editorial d'Aroldo Cambi,
administrateur des finances SEV

▶ p. 3

Si nous passons en revue ces trois dernières semaines, nous ne pouvons que secouer la tête. Quand il s'agit de sauver une grande banque, des milliards issus de l'argent des contribuables sont soudain disponibles et en quelques jours une solution est sur la table. Parallèlement, après de longs débats pendant des semaines, le Parlement décide d'un pur projet de démantèlement en matière de réforme de la LPP. A un moment où on parle à nouveau d'inflation. Pour les salarié-e-s et les personnes qui arrivent à l'âge de la retraite, c'est une provocation dans les règles de l'art!

Pourquoi la majorité du Parlement ne reconnaît-elle pas que vivre dignement devrait être une priorité également à la retraite? Pourquoi le Parlement n'a-t-il pas pris en compte le compromis équilibré que

les partenaires sociaux (USS, Travail Suisse et Union patronale) ont préparé et qui était appuyé par le Conseil fédéral? Il semble qu'un grand nombre de parlementaires ignorent et méconnaissent une partie de la réalité sociale, c.-à-d. le quotidien des personnes qui ont dû s'en sortir pendant toute leur vie avec des bas salaires. Ou bien y a-t-il quelqu'un qui ose prétendre avec sérieux que les nouveaux rentiers et rentières, dont le dernier salaire se montait à 5000 francs, peuvent continuer de vivre dignement avec un revenu provenant de rentes s'élevant à moins de 3000 francs par mois, tout en réglant leur loyer, les primes de caisse maladie et les autres frais fixes? J'aimerais que les parlementaires comprennent que, après plus de 50 ans dans la vie professionnelle, une rente proche du

minimum vital, c'est inadmissible.

En fin de compte, il y a quand même des gagnants à cette réforme de la LPP: les banques et les assurances. En effet, en affaiblissant le 2e pilier, c'est le 3e pilier et l'épargne privée qui gagnent nettement en attractivité. Et là les commissions perçues par les banques et les assurances sont bien plus élevées, tandis que la protection des assurés et des épargnants est beaucoup moins importante. Une situation classique gagnant-perdant au détriment des assurés à la prévoyance professionnelle! Quelle puissance détient le lobby des prestataires financiers!

Pour cette raison, nous avons besoin de votre aide pour lutter en faveur d'une 13e rente AVS, ainsi que pour le référendum contre cette réforme plutôt pingre de la LPP.

Vos droits

L'assistance judiciaire du SEV a soutenu deux conducteurs de bus en procès

2

Aggression

Les entreprises doivent mieux protéger leur personnel face à la violence

3 et 8

TPG et TL

Résultats de la consultation pour l'une et début du processus pour l'autre

5

Chiffres CFF

En 2022, les CFF ont à nouveau transporté davantage de personnes et se sont largement remis de la crise du Covid. Toutefois, ils enregistrent également une perte. En raison des prix élevés de l'énergie et d'une correction de valeur chez CFF Cargo, le résultat annuel est négatif de 245 millions de francs. D'ici 2030, les CFF veulent économiser environ 6 milliards de francs grâce à des mesures de coûts et de renforcement de l'efficacité et de la productivité. Le SEV est clair : les mesures d'économie ne doivent pas se faire sur le dos du personnel.

Election Edith

Le Conseil fédéral a nommé Edith Graf-Litscher au conseil d'administration des CFF. La secrétaire syndicale SEV et conseillère nationale PS représentera dès juin les intérêts du personnel au sein de l'organe suprême des CFF. Elle remplacera l'actuel membre du conseil d'administration Daniel Trolliet. L'élection aura lieu le 26 avril 2023.

Grève en Allemagne

Le 27 mars, divers travailleurs et travailleuses ont fait grève en Allemagne. De nombreux employés du secteur ferroviaire y ont participé. Les syndicats EVG et Verdi ont appelé à la grève. Ils voulaient ainsi augmenter la pression lors des négociations tarifaires en cours. Le SEV s'est solidarisé avec les collègues allemands. (voir photo, page 3).

8 mars

Lors de la Journée Internationale de lutte pour les droits des femmes, le SEV était sur le terrain, notamment auprès des conductrices et conducteurs des T1 qui nous ont très bien accueilli-e-s.

Prochain arrêt, 14 juin!



Les conducteurs de bus sont dans une position très vulnérable et devraient pouvoir compter sur leur employeur en cas de besoin. Pas que sur le SEV.

ASSISTANCE JUDICIAIRE PROFESSIONNELLE

Vélo contre bus

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

L'assistance judiciaire SEV est particulièrement importante pour les conducteurs et conductrices de bus. En effet, dans le cadre de leur travail, ils sont exposés à tout moment à des accidents ou des conflits avec d'autres usagers de la route ou des passagers et ne reçoivent alors souvent pas le soutien nécessaire de la part de leur employeur. L'affaire judiciaire qui vient de se terminer avec succès et que nous relatons ci-dessous le montre bien.

Le 1er février 2022, en fin de journée, un bus s'est fait dépasser par un vélo alors qu'il se trouvait à un arrêt. Il a ensuite été obligé de suivre ce dernier pendant bien une minute à une vitesse d'environ 20 km/h, car le trafic en sens inverse ne lui permettait pas d'envisager un dépassement. Le chauffeur a alors accéléré à 26-28 km/h pendant moins d'une minute. Après 183 mètres, il a terminé son dépassement et s'est arrêté à la prochaine station 70 mètres plus loin. Les différentes distances et vitesses impliquées ont été enregistrées dans le système et consultées par la suite. Pendant la manoeuvre de dépassement, le cycliste, que le chauffeur gardait à l'oeil, a accéléré, mais a dû ensuite freiner, car le bus s'était arrêté à un passage pour piétons avec un îlot et une ligne de sécurité qui ne lui permettait pas de dépasser par la gauche. Il est monté sur le trottoir (resp. y a été obligé, selon ses dires), et le chauffeur a fermé les portes dans un premier temps pour protéger les passagers. Le cycliste s'est rendu (resp. « a couru », toujours selon ses propres dires) vers la porte avant du bus et, en colère, a demandé à entrer en frappant à plusieurs reprises. Cependant, le chauffeur n'a pas ouvert la porte, « car il en avait peur », selon ce qu'il a raconté à la police deux semaines plus tard. « Le cycliste a alors sorti son téléphone portable et l'a brandi devant lui, contre moi. Puis il est parti ».

Environ dix jours plus tard, le chef d'exploitation a informé le chauffeur qu'un cycliste avait porté plainte contre lui parce qu'il l'avait soi-disant renversé en le dépassant. Le chef n'a même pas voulu écouter la version de son employé, car il s'agissait d'une plainte privée. Il lui a juste conseillé de rester calme lors de l'interrogatoire et, si nécessaire, de s'adresser à la protection juridique du SEV s'il était membre. Quelques jours plus tard, le chauffeur a été interrogé par la police. Le cycliste a lui aussi subi un interrogatoire, séparément. Ce dernier a prétendu que le bus l'avait touché à l'épaule, qu'il est alors tombé sur

le trottoir, mais qu'il avait juste pu se retenir. Il a voulu demander des explications au chauffeur, mais celui-ci l'a regardé et lui a fait des gestes pour lui signifier de continuer sa route. « Si ce monsieur avait ouvert la porte et s'était excusé, je n'aurais rien fait. » Toutefois, le cycliste a porté plainte. La police et l'entreprise de bus l'a reçue huit (!) jours plus tard. Les images des caméras de surveillance avaient alors été effacées.

Quatre mois plus tard, le ministère public a interrogé le cycliste et le conducteur du bus (séparément), le premier estimant la vitesse du bus à « peut-être 50 km/h ». Bien que les données du système fournies par le responsable d'exploitation donnaient une version différente, le ministère public a délivré une ordonnance pénale pour « infraction à la Loi fédérale sur la circulation routière en effectuant un dépassement avec une distance insuffisante » accompagnée d'une amende de 300 francs et de frais s'élevant à 150 francs. « Accepter aurait été interprété comme reconnaître sa culpabilité et aurait entraîné des mesures administratives de la part de l'office de la circulation routière cantonale », explique Wossen Aregay du team d'assistance judiciaire au SEV. « Le collègue devait s'attendre à un retrait du permis de conduire et peut-être même à des mesures disciplinaires de la part de son employeur ».

Le chauffeur a reçu la lettre via l'adresse professionnelle et le courrier de service – « optimisé » – seulement deux jours avant le délai d'opposition. Grâce à l'aide apportée par un collègue très actif dans la section SEV et celle du secrétaire syndical, l'opposition a été déposée à temps. Elle a été faite par le team d'assistance judiciaire, dûment motivée et confiée à une avocate qui a accompagné le chauffeur jusqu'au procès le 25 février. Celui-ci a finalement été innocenté, ses propos étant crédibles, alors que ceux du cycliste, un médecin, contredisaient les preuves objectives. Les frais de procédure, env. 4500 francs, ont été pris en charge par le canton.

« Cette affaire m'a mis sous pression pendant une année », affirme le père de famille âgé de 44 ans, arrivé en Suisse depuis les Balkans il y a 26 ans. « Je suis très reconnaissant au SEV et à mon collègue, sans qui les choses se seraient certainement mal passées. » Pour sa part, Wossen Aregay souligne : « On peut comprendre que le chauffeur n'a pas ouvert la porte et c'est tout à fait correct, car il pouvait s'attendre à une agression, voire à des coups, comme c'est souvent le cas. Le personnel roulant occupe une position très vulnérable. Et si quelque chose arrive, très souvent son employeur ne lui accorde pas de soutien juridique et le SEV doit intervenir. Il est temps de responsabiliser davantage les employeurs. »

Eurobus trompe les chauffeurs sur le temps de travail

Il se peut que les conducteurs de bus aient besoin de la protection juridique du SEV lors de conflits avec leur employeur. Citons l'exemple de ce chauffeur, qui travaillait depuis six ans chez Eurobus Ostschweiz Arbon et qui a dû avoir recours à une procédure judiciaire pour réclamer le paiement d'arriérés. Il circulait sur des lignes de la région de Saint-Gall qu'Eurobus exploitait pour CarPostal. Ayant remplacé à court terme des collègues malades, par exemple, ou pris des tours supplémentaires pour ne pas avoir de solde de temps négatif à cause de tours lui ayant été supprimés, très vite il s'est retrouvé avec beaucoup d'heures supplémentaires. Or, étant donné les effectifs réduits, il a difficilement pu les prendre en congé. 291 heures lui ont été payées jusqu'à juillet 2016, puis encore 82 h après son départ à fin 2019.

En 2019, le chauffeur a constaté que les 30 frs/h versés n'étaient pas corrects, vu qu'il gagnait entre 33.50 et 34.90 frs/h ; le supplément de 25% pour heures supplémentaires (LDT, art. 5) ne lui avait pas non plus été versé. Le système générait de telles erreurs de paiement ; d'autres chauffeurs se sont aussi défendus : l'un d'entre

eux a confié au journal SEV qu'il n'était plus prêt à s'engager au pied levé et insistait pour compenser par du temps libre. Un autre a insisté auprès de son responsable (l'actuel CEO d'Eurobus) jusqu'à ce que ce dernier évoque une « faute de frappe » et paie en rétroactif. Tous deux ont depuis lors démissionné, car ils trouvaient que cette façon d'agir en dupant les chauffeurs était « mesquine ». D'autres se contentent d'excuses ou font le poing dans la poche, car ils ont besoin de leur job. Notre membre a déposé plainte, avec l'assistance du SEV. Le 24 janvier 2023, le tribunal d'arrondissement à Arbon a établi son verdict : Eurobus payait en rétroactif 3756 frs de salaire brut et chaque partie prenait en charge ses propres frais. Dû au délai de prescription de 5 ans, on ne pouvait pas espérer davantage sur le plan juridique. « Malgré la prescription, le reste des heures est dû et les payer après coup serait juste », estime le chauffeur. Ce dossier est sensible, car Eurobus exploite des lignes d'une entreprise de la Confédération. « CarPostal est responsable des conditions de travail chez les sous-traitants », affirme Christian Fankhauser, vice-président SEV.

COMITÉ SEV

Rentes, égalité et protection

Michael Spahr
michael.spahr@sev.ch

Lors de la deuxième séance de l'année, les membres du comité directeur ont discuté de finances et de thèmes politiques actuels. Parmi ceux-ci, la grève féministe du 14 juin et la préparation d'une initiative pour une meilleure protection contre le licenciement. Le comité directeur a adopté à l'unanimité les comptes annuels 2022.

La séance du comité directeur commence par une minute de silence pour Werner Schwarzer. Il a été président central de la sous-fédération TS pendant 27 ans et donc également membre du comité SEV. Il aurait bientôt eu 67 ans.

Différents thèmes politiques préoccupent le SEV en ce moment. Le président du SEV Matthias Hartwich explique quels thèmes de votation occuperont le SEV dans les prochains mois. D'une part, les syndicats et les partis de gauche vont lancer un référendum contre la réforme de la LPP. D'autre part, les citoyens suisses pourront enfin se prononcer sur l'initiative pour une 13e rente AVS à la fin de cette année ou au début de l'année prochaine. Il est bien possible que la Confédération soumette au peuple les deux projets en même temps aux électeurs.

Payer plus, recevoir moins

La réforme de la LPP, adoptée par le Conseil national et le Conseil des Etats le 17 mars lors de la session de printemps, est une pure provocation pour les syndicats (voir l'éditorial en page 1). Au lieu de renforcer la prévoyance des femmes et des personnes à bas revenus, comme promis à l'origine, le projet s'est transformé en un pur projet de démantèlement. Après l'échec de la dernière réforme des caisses de pension, les partenaires sociaux ont été chargés par le Conseil fédéral d'élaborer une proposition de solution aux problèmes les plus urgents dans le 2e pilier. La proposition de réforme obtenue après d'intenses négociations a été reprise par le Conseil fédéral et soumise au Parlement. Elle aurait permis de moderniser la LPP, de stabiliser les rentes et d'améliorer immédiatement celles des personnes travaillant à temps partiel et des bas revenus. Mais tout s'est passé autrement. Le Parlement, dominé par les partis bourgeois, a décidé d'une réforme qui ne profitera qu'aux banques et aux assurances. Pour les syndicats, il est clair qu'il faut intervenir. La feuille de signatures pour le référendum sera probablement jointe au prochain journal SEV.

La votation pour une 13e rente AVS est devenue d'autant plus importante. En raison de l'augmentation des loyers et des primes d'assurance-maladie et de la poussée des coûts due au



Le comité du SEV a assuré les collègues en grève en Allemagne de sa solidarité – la section VPT DB est de la partie à Freiburg.

renchérissement le plus élevé depuis des décennies, les retraités ont de moins en moins de moyens dans leur porte-monnaie. Les rentes des caisses de pension ayant déjà baissé depuis des années, il devient urgent de renforcer l'AVS par une 13e rente AVS. Car celui qui a travaillé toute sa vie mérite une bonne rente. L'initiative, qui est également soutenue par le SEV, offre une bonne solution à cet égard.

Grève féministe du 14 juin

Ce n'est pas seulement la retraite qui désavantage les femmes, mais aussi les salaires moyens et bien d'autres choses encore. Depuis la grève des femmes de 2019, trop peu de choses ont été faites en matière d'égalité. Par conséquent, la prochaine grande action politique nationale soutenue par le SEV est la grève féministe du 14 juin. Janine Truttmann, de la commission féminine du SEV, raconte comment se déroulent les préparatifs et combien il est important de considérer cette journée comme une journée de protestation. « Celles qui veulent faire grève doivent être sûres d'avoir un syndicat derrière elles », explique Truttmann. Faire grève comporte un risque pour de nombreuses femmes. Il est judicieux que les femmes qui veulent vraiment faire grève contactent leurs syndicats au préalable pour s'informer. Pour le SEV, il est clair que les femmes doivent profiter

de cette journée pour lutter pour plus d'égalité et moins de discrimination.

Les personnes qui font grève ou qui s'engagent pour de meilleures conditions de travail par d'autres mesures de lutte courent le risque d'être licenciées. Et c'est un gros problème en Suisse, car la protection contre le licenciement y est très mauvaise. En 2003 déjà, l'OIT, l'Organisation internationale du travail, a critiqué la Suisse pour sa protection insuffisante contre le licenciement. Là aussi, la politique suisse n'a pas réussi à faire suffisamment d'efforts pour mieux protéger la population active. L'Union syndicale suisse prévoit donc de donner plus de poids à ce thème. Elle veut élaborer une initiative populaire.

Outre les thèmes politiques, le comité directeur s'occupe aussi des finances. Il approuve à l'unanimité les comptes 2022 du SEV. En comparaison avec les années précédentes, le nombre de membres a évolué positivement en 2022. Cependant, cette année a été une « annus horribilis » dans le domaine des placements, comme l'a exprimé l'administrateur des finances du SEV Aroldo Cambi. La perte qui en résulte peut heureusement être couverte par les réserves de cotisations patronales et les réserves d'exploitation. Malgré la situation de crise internationale, le SEV reste donc en bonne position financière. Et c'est important pour les nombreux défis qui se présentent actuellement.

+

Selon un article de *20 minutes*, la compagnie aérienne **Swiss doit verser des arriérés de salaire** à une partie du personnel de cabine basé à Genève. Ceci grâce à une plainte déposée en mai 2021 par le syndicat Kapers auprès de l'Office cantonal de l'inspection et des relations du travail OCIRT.

L'office a précisé que les salaires inférieurs au salaire minimum cantonal de 24 francs de l'heure ou 4160 par mois pour une semaine de 40 heures sont inadmissibles.

Swiss a maintenant informé le personnel que fin mars, sur les quelque 150 employés genevois du personnel de cabine, dix recevront un rattrapage de salaire pour 2020, vingt pour 2021 et deux pour 2022. La CCT encore en vigueur actuellement prévoit un salaire de départ de... 3400 francs par mois. Le seuil des 4200 francs n'est atteint qu'à partir... de la seizième années. Selon *20minutes*, Swiss a pu procéder ainsi car jamais ses contrats n'avaient fait mention du nombre d'heures de travail, se limitant à parler de « temps plein », notion non définie clairement.

Alors que ces dernières années, l'objectif de 650 000 trajets de camions par an à travers les Alpes se rapprochait chaque année un peu plus, **le transfert modal a stagné en 2022**. Le nombre de camions n'a donc guère diminué. Le nombre de courses de camions n'a que légèrement diminué de 15 000 pour s'établir à 880 000. Comme les tonnages du rail ont aussi légèrement reculé, **la part de marché du transport ferroviaire transalpin de marchandises stagne en 2022** et demeure au même niveau que l'année d'avant à 73,9%.

Certes, de fréquentes interruptions ou surcharges de la ligne ferroviaire principale à travers l'Allemagne, notamment, qui a été régulièrement interrompue ou surchargée, ont contribué à cette évolution, écrit l'Office fédéral des transports (OFT).

Mais le Conseil fédéral indiquera à l'automne dans le cadre du prochain rapport sur le transfert quelles mesures il entend prendre pour continuer à encourager le transfert modal des marchandises de la route au rail.

PHILIPP HADORN répond

Pénurie de personnel qualifié : le SEV attentif

? La gare de triage de Limmattal est à court de personnel. Comment le SEV lutte-t-il contre ces sous-effectifs ?

Pour les collaborateurs à RBL, la situation est extrêmement difficile et le manque de personnel qualifié est effectivement une des raisons principales. Il y a quelques mois déjà, le SEV avait rendu attentif les CFF et CFF Cargo que c'était urgent de prendre des mesures contre les sous-effectifs qui étaient prévisibles. La cause première étant alors l'évolution démographique du personnel, et concrètement son vieillissement. Puis s'est ajouté un manque général de personnel dû à la crise du covid. Cependant, la direction de CFF Cargo ne s'est pas sentie prête à investir massivement dans le recrutement en raison de la stratégie politique sur l'orientation future de l'entreprise.

Le SEV a exigé la sécurité de l'emploi, une amélioration des conditions de travail et des

mesures actives en matière de recrutement.

En s'adressant aux partenaires sociaux, avec la pétition déposée par les personnes concernées et en menant une action politique pour garantir le trafic par wagons isolés, le SEV a contribué à ce qu'ils entrent en action. Dans un premier temps, les collaborateurs des plages NE B à D ont été augmentés dans leur plage salariale, le recrutement a connu un fort accroissement et une consultation sur les conditions-cadre politiques est en cours (voir communiqué de presse du SEV en date du 13 février). Grâce à l'engagement des personnes concernées, la solidarité des collègues syndicalistes et une bonne organisation des membres, le SEV peut faire bouger les choses. Mais il y a encore beaucoup à faire...

Philipp Hadorn est secrétaire syndical et en charge au SEV notamment de CFF Cargo. As-tu une question à adresser au SEV? Ecris-nous à journal@sev-online.ch.

VIOLENCE

Les TL peinent à prendre au sérieux une agression

Yves Sancey

yves.sancey@sev-online.ch

Suite à un contrôle de billets, une cliente particulièrement récalcitrante insulte, menace, agresse et stigmatise une contrôleuse malentendante. Les transports publics de la région lausannoise (tl) temporisent puis décident de ne rien faire. Choquant.

Au printemps 2022, lors d'un contrôle dans le métro M2 à Lausanne, une cliente prétend qu'elle n'a ni carte d'identité ni abonnement sur elle. Elle cherche sans succès une trace de son abonnement sur l'application tl puis celle des CFF. Commence alors la procédure habituelle. De plus en plus agitée, elle accuse sans raison la contrôleuse d'être agressive envers elle. Elle refuse de décliner son identité. Venue en aide à sa collègue, une deuxième contrôleuse lui signifie qu'à aucun moment sa collègue n'a été agressive. La cliente lui rétorque qu'elle n'a pas pu entendre car avec ses appareils elle n'a pas pu entendre et qu'elle était de dos, ce qui n'est pas vrai. La deuxième contrôleuse s'appelle Anne Baechler. Elle a en effet des appareils auditifs car elle est malentendante. Ce qui lui permet d'avoir une très bonne audition. Elle n'est donc pas du tout sourde. En 19 ans de carrière aux tl, elle n'a jamais eu le moindre problème à exercer son métier malgré ce petit handicap auditif et jamais elle n'a dû faire face à une pareille situation.

Sa collègue réussit à avoir son identité avec l'historique de sa facture. Elle commence alors une procédure pour abonnement oublié car, selon la loi, une facture ne suffit pas. Cela met la cliente dans un état de fureur. Elle veut les noms des contrôleuses. Elle se fait menaçante et agrippe sans succès le badge d'Anne. Sans son consentement, elle commence à filmer le visage d'Anne. Elle menace et dit qu'elle a de la parenté

aux tl. En attendant du renfort pour venir apaiser la situation, les deux contrôleuses se déplacent dans un soccus d'apaisement. La cliente fonce alors vers elles en les pointant du doigt. Menaçante, elle utilise envers les deux agentes des propos humiliants et rabaisants. Elle insiste à plusieurs reprises sur le handicap auditif d'Anne. Suite à l'intervention d'une troisième agente, la cliente toujours énervée, sort son abonnement de la fourre de son téléphone. Le contrôle prend fin.

Au final, l'intervention a été traumatisante pour Anne qui aura subi des propos condescendants et discriminatoires, des refus répétés et manifestes de se soumettre à la procédure de contrôle, des menaces et injures, ainsi qu'une atteinte à l'image et des voies de faits. Anne signale le jour même ces agissements inacceptables à son employeur. Un rapport d'incident détaillé est rempli le lendemain de l'altercation. Puis c'est le silence. Long. Pesant.

Nous sommes alors en décembre. Sept mois après les faits. Les tl ne lui ont toujours pas exprimé leur soutien et elle est toujours sans nouvelle officielle de l'état de la procédure suite à son agression. Au détour d'une conversation informelle, elle a appris que les tl ne vont pas déposer plainte. Suite à une lettre au responsable des Ressources Humaines (RH), elle reçoit une lettre datée du lendemain du responsable Services à la clientèle et Vente (SCV) qui n'exprime des regrets que sur le retard dans sa communication pour l'informer que les tl n'iront pas plus loin dans la procédure. Alors que ce n'est pas son rôle, le SCV rend ainsi un verdict sur la base d'une argumentation très succincte.

Or, c'est surtout de soutien dans un métier difficile qu'Anne avait - et a toujours - besoin. Elle aimerait que l'entreprise montre qu'elle a pris au sérieux l'agression qu'elle a subie. Ayant pris connaissance des faits constatés par le rap-



Anne Baechler, contrôleuse aux tl, a été insultée et agressée. Sans grand soutien de son employeur.

port d'incident, l'employeur devait non pas porter plainte, comme l'indique le SCV, mais simplement le signaler à l'autorité compétente. Ce que les tl ont refusé de faire arguant qu'ils n'ont pas d'obligation en la matière. Dans le *Lausanne Cités* du 24.10.2021, les tl affirmaient : « En cas d'agression, nous déposons systématiquement une plainte auprès des autorités compétentes ». Les infractions pour voies de fait, au sens du code pénal (art. 126), sont poursuivies d'office selon l'article 10 LOST, qui s'applique aux organes de sécurité dans les transports publics. C'est alors à l'autorité compétente, ici le ministère public, d'enquêter. Suite au refus des tl, Anne a dénoncé elle-même les faits auprès de cette instance.

« Ce qui est choquant dans cette histoire, c'est la difficulté des tl à prendre au sérieux le témoignage de son employée à son service depuis 19 ans sans aucune histoire » s'indigne Christian Fankhauser, vice-président du SEV. Elle et ses collègues sont exposés tous les jours à des

contacts potentiellement difficiles avec la clientèle. « C'est de la responsabilité de l'entreprise de prendre soin de son personnel, d'assurer sa santé physique et mentale ainsi qu'une protection de sa personnalité et de ne pas laisser une agression et des propos discriminatoires sans suite » rappelle Fankhauser. Au-delà du devoir de protection et d'assistance des TL, notons qu'Anne a perdu la possibilité de se constituer partie plaignante et perdu des droits dans la procédure.

Anne attend de son entreprise une prise de conscience de la violence que subit son personnel au front. Elle ne veut pas qu'on la plaigne parce qu'elle est malentendante, ce qui ne l'a jamais empêché de faire son travail avec professionnalisme, mais qu'on la respecte. Elle ne se sent pas soutenue par son entreprise et abandonnée. Le personnel, doit pouvoir compter sur son employeur pour le soutenir. Il y a encore du travail aux tl et en particulier du côté des SCV pour prendre la mesure de l'enjeu et y répondre de manière adéquate.

Et aux CFF? Bien, mais peut mieux faire

La question est prise très au sérieux. « Toute agression contre notre personnel est un délit systématiquement dénoncé, énonçait Jean-Philippe Schmidt, porte-parole des CFF, dans *24Heures* (9.2.2022). « En moyenne, on compte une agression tous les deux ou trois jours (soit entre 120 et 180 par an, ndlr). La situation reste stable ces dernières années, mais leur nature a tendance à s'aggraver. » S'ils dénombrent 150 plaintes par année, comme en 2020, année du covid avec une baisse de fréquentation des trains de 41%, les CFF ne fournissent plus de chiffres depuis 4 ans. En décembre 2018, selon la *SonntagsBlick*, l'entreprise recensait 8 agressions par jour en 2017. Depuis lors, mystère. Une

politique du secret que regrette Jürg Hurni, secrétaire syndical SEV responsable des divisions Voyageur : « La transparence serait importante. » Les CFF avaient pris au sérieux la montée de la violence suites aux campagnes du SEV. Le nouveau concept des CFF pose problème selon lui. Il ne prévoit plus de double accompagnement systématique : « Si un train circule en double composition, chaque agent est alors seul dans une rame. En cas de situation délicate, ils ne peuvent pas s'entraider et se sentent seuls. Les CFF disent s'occuper de sécurité pour introduire leurs caméras sophistiquées, mais refusent d'augmenter les effectifs de la police des transports et des agents de train » déplore Hurni.

CAMPAGNE ETF

Retour à la maison en toute sécurité!

Chantal Fischer / ETF

chantal.fischer@sev-online.ch

La Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) a lancé le 8 mars dernier, lors de la journée internationale des femmes, la campagne «Get me home safely» (Ramenez-moi à la maison en toute sécurité) qui vise à sensibiliser, au vu de la violence grandissante envers les travailleuses des transports, sur la nécessité d'avoir un chemin sûr pour se rendre au travail.

Les horaires irréguliers et le travail de nuit sont très répandus dans le secteur

des transports. En particulier les femmes qui y sont actives sont inquiètes pour leur sécurité sur le chemin du travail, surtout si elles travaillent le soir ou la nuit. La violence et les agressions sexuelles sont en augmentation dans toute l'Europe et le nombre de féminicides est à la hausse dans beaucoup de pays.

L'ETF et les syndicats européens des transports mettent la sécurité des trajets pour se rendre au travail au centre de leur campagne. Les revendications suivantes s'adressent aussi bien aux employeurs qu'aux autorités politiques et aux communes qui, tous, doivent assumer leurs responsabilités.

- **La garantie de trajets sûrs**

pour les pendulaires est une obligation politique : les autorités politiques doivent créer les bases légales et prévoir les moyens financiers pour un investissement dans des infrastructures et des transports publics sûrs. La convention C190 de l'OIT (Organisation internationale du travail) va dans le sens d'une suppression de la violence et du harcèlement dans le monde de travail, également « pendant les trajets entre le domicile et le lieu de travail » (Art. 3 (f)).

- **La possibilité de se rendre au travail en empruntant des trajets sûrs est une obligation des employeurs :** pour la plupart des employeurs, le devoir de protection se

termine lorsque les employé.e.s quittent leur lieu de travail. La législation européenne actuelle en matière de sécurité (Sécurité au travail et protection de la santé) ne se préoccupe pas des parcours professionnels. Au vu de la nécessité et de l'urgence de pouvoir engager plus de femmes dans ce secteur (cf. cotexte), il est dans l'intérêt de tous les employeurs de proposer des trajets sûrs à leur personnel.

- **Les trajets sûrs font partie des obligations des communes :** les communes également ont leur part de responsabilités et doivent veiller à proposer des espaces publics sûrs pour les femmes. Les demandes des travailleuses des transports doivent être prises en considération lors de la planification des structures et des infrastructures de transports publics, des places de parc et des éclairages publics.

En vue de la grève féministe du 14 juin, la commission des femmes du SEV s'est penchée sur ces thèmes et exige plus de sécurité pour les tours du soir et de nuit, afin de répondre en particulier aux besoins spécifiques des femmes (cf. Journal SEV N°2).

- **La violence en tant que normalité**

Deux enquêtes d'ETF ont constitué la base de la campagne « Ramenez-moi à la maison en toute sécurité ».

Une enquête en 2017 auprès de plus de 1000 travailleuses des transports en Europe a révélé que 63% avaient récemment subi au moins un acte de violence dont 26% n'avaient pas été signalés, parce que ces femmes estimaient que les agressions (yc sur le chemin du travail) faisaient partie du job.

Une enquête avant la pandémie auprès de 3000 femmes du secteur des transports a identifié les niveaux élevés de violence et de harcèlement comme l'un des obstacles empêchant les femmes de travailler dans ce domaine. A ne pas pas sous-estimer, dans le contexte des prochaines vagues de départs à la retraite et du manque généralisé de main-d'œuvre qualifiée.

Témoignages

Scanne ce code QR et regarde sur la vidéo de l'ETF les visages des travailleuses des transports d'Europe.

https://youtu.be/OBETPa_Edu8



INDEXATION AUX TPG

La direction reste inflexible. Vers un préavis de grève?

Yves Sancey. Que ce soit au sujet de l'indexation 2023 ou des conditions de travail du personnel de la conduite, la direction des transports publics genevois (tpg) ignore encore et toujours les revendications de ses employé-e-s. Face à cet immobilisme, le SEV a organisé deux consultations qui se sont terminées le lundi 20 mars.

Au sujet des conditions de travail à l'exploitation, les collègues devaient donner mandat au SEV de réintégrer le groupe de travail (GT) et de suivre l'agenda établi par la direction ou d'engager des mesures de lutte allant jusqu'au dépôt d'un préavis de grève. 20% ont demandé de réintégrer le GT, 78% d'engager des mesures de lutte (2% des bulletins étaient nuls).

Au sujet de l'indexation 2023, à la question «Acceptez-vous la proposition de la direction d'indexer les salaires à hauteur de 1,83% au 1er avril 2023 avec rétroactif?», 34% des collègues ont dit oui, 65% ont dit non (1% nul) à cette indexation partielle (l'indexation entière correspond à +2,67%).

Lors de la réunion qui s'est tenue le jeudi 23 mars, les organisations syndicales ont présenté à la direction de l'entreprise les résultats de ces consultations. Le SEV mais aussi transfair ont annoncé que leurs membres rejetaient la proposition d'indexation de la direction à 65% et 67% respectivement. Malgré une demande d'ouverture de négociations par le SEV et une offre de compromis émise par transfair, la direction des tpg a maintenu sa position. Ainsi, la direction des tpg se montre inflexible et fait de cette offre sa proposition ultime. Sous réserve d'acceptation par le Conseil d'administration, la direction a annoncé que l'indexation rétroactive à hauteur de 1,83% serait appliquée au printemps.

Au vu de l'absence de dialogue social qui se fait de plus en plus criante, le comité SEV-tpg va engager les mesures nécessaires à la défense des conditions salariales et de travail des employé-e-s des tpg. Comme toujours, les membres SEV-tpg auront le dernier mot sur la suite des événements.

PUBLICITÉ

HELVETIA

Remise du logement: qui est responsable des dommages?

Je déménage bientôt. De quels dommages survenus dans mon logement en location suis-je responsable, et qu'est-ce qui est couvert par l'assurance?

Il est important de connaître ses droits et obligations afin d'éviter les mauvaises surprises financières lors d'un déménagement. Par exemple, vous êtes dans l'obligation d'informer rapidement votre bailleur de tout dommage nécessitant des réparations professionnelles.

Responsabilité: l'ampleur des dommages est décisive

La responsabilité en matière de dommages repose sur la distinction entre usure normale et usure excessive. L'usure normale du logement résulte de son utilisation quotidienne et fait partie des dommages que votre propriétaire doit accepter. Il s'agit par exemple des traces de meubles et de tableaux sur les murs ou de l'usure des moquettes. En revanche, vous êtes responsable de l'usure excessive, c'est-à-dire lorsque le mobilier doit être remplacé ou réparé avant la fin de sa durée de vie en raison d'éraflures, de fissures ou de taches importantes.

Votre participation aux frais de réparation dépend de la durée de vie de l'objet: d'après le tableau des amortissements de l'association suisse des locataires, une cuisinière vitrocéramique a une durée de vie de quinze ans. Si elle doit être réparée ou remplacée au bout de dix ans, au maximum un tiers de la valeur à neuf reste donc encore dû.

Cas concernant l'assurance

Si le dommage est dû à un petit accident, par exemple si un objet lourd est tombé sur le

parquet et a laissé une grosse éraflure, il est considéré comme un dommage imprévu et soudain. Votre assurance responsabilité civile privée prend en charge les frais, après déduction de la franchise.

Protection en cas de litige

Si les parties ne sont pas d'accord, un différend juridique peut survenir. Votre assurance protection juridique vous apporte son soutien pour toute question juridique et vous conseille sur les étapes suivantes. Important: ne faites aucune concession à l'égard du bailleur sans consulter votre protection juridique.



Évaluez votre besoin individuel en matière d'assurance lors d'un entretien personnel. Vincent di Blasi, conseiller en assurance et prévoyance de l'agence générale Valais Romande, et ses collègues du Team de conseil SEV restent à votre entière disposition. Vous trouverez plus d'informations sous www.helvetia.ch/sev.

CONSULTATION AUX TL

Un mandat clair en vue d'une bonne dynamique



Yves Sancey. Le 14 mars dernier à la Grande salle du Cazard à Lausanne, plus de 150 personnes étaient réunies en assemblée générale de la section VPT-TL. Cette bonne participation a permis un débat nécessaire sur le point le plus important de la soirée, celui sur la volonté de négocier le texte de la CCT-tl et les règlements annexes.

Les prises de parole furent souvent passionnées, parfois vives et enflammées. Elles montrent l'énergie de la base et le besoin de débats. Elles montrent aussi l'attachement du personnel à son métier et sa volonté d'améliorer des conditions de travail souvent pénibles. Les récriminations des secteurs comme les chauffeurs régionaux ont été entendues.

Tout le monde dans la salle était conscient qu'au-delà des divergences, l'important est de construire ensemble une dynamique qui seule permet d'être entendu par la direction comme lors des précédentes mobilisations.

Aux tl, avec bientôt l'objectif d'atteindre 1000 membres dans la section, le SEV dispose déjà d'une forte représentativité. La dynamique et les résultats obtenus ces derniers mois – remise en cause d'ATT stoppée net et bonne indexation – en sont du reste la preuve. L'assemblée s'est prononcée à une très forte majorité pour lancer le processus avec une consultation des membres en vue d'un grand

mouvement de mobilisation pour améliorer les conditions de travail aux tl. Les membres vont donc recevoir à la maison un matériel de vote courant avril. La question qui sera posée sera de savoir si oui ou non on veut renégocier la CCT et ses règlements annexes. Et si l'on vote oui, on pourra alors préciser à quel secteur on est rattaché et quelles sont les priorités pour cette renégociation: le temps de travail (ATT, règlements d'horaire, etc.) ou les salaires (grille salariale, ...), entre autres.

Après le dépouillement, le comité aura alors un mandat clair pour la suite de cette dynamique. Le comité devra donc définir le cadre des priorités selon les réponses de la consultation. Si le vote est positif, le SEV informera la direction qu'il a un mandat pour renégocier la CCT. La direction devra alors prendre position. Ensuite, quelle que soit sa réponse, une dynamique de mobilisation sera lancée.

Un cahier des charges sera alors élaboré par secteurs en allant sur le terrain, auprès des collègues. Si la direction se déclare ouverte à ce processus, alors des négociations auront lieu. Comme toujours au SEV, ce sera à la base à se prononcer sur le résultat final de la négociation qui ne remet pas en cause les acquis actuels de la CCT qui reste en vigueur.

PUBLICITÉ



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale del trasporto

Le Syndicat du personnel des transports (SEV), qui compte près de 37000 membres, recherche de suite ou pour une date à convenir un/e

Secrétaire syndical-e recrutement/campagnes et jeunesse à 80%

Dans cette fonction captivante et variée vous devrez assumer les responsabilités suivantes:

Recrutement/campagnes

- Organisation du recrutement des membres dans l'ensemble du syndicat
- Conception et organisation d'actions de recrutement, de campagnes ainsi que du matériel de recrutement
- Collaboration avec les personnes chargées du recrutement dans les sous-fédérations

Jeunesse

- Coordonner et organiser la commission de jeunesse ainsi que les activités et événements de la jeunesse
- Préparer et animer des séances, conférences et assemblées

Vous avez achevé une formation professionnelle et disposez d'une expérience en matière de recrutement des membres, d'organisation de campagnes et de réseaux sociaux. Une expérience professionnelle dans une ONG (syndicat, organisation sans but lucratif) ou dans les transports publics est un atout. Vous êtes dynamique, maîtrisez l'art de la communication, avez des compétences sociales élevées, êtes capable d'organiser votre travail de manière indépendante et faites preuve de flexibilité. De plus, vous êtes en mesure de garder le contrôle dans les situations de stress et de gérer les questions complexes.

Vous êtes de langue maternelle allemande avec de bonnes connaissances du français. Vous vous exprimez par écrit dans un style sûr et n'avez aucune crainte à vous produire en public.

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

Pour de plus amples informations, veuillez vous adresser à Michael Spahr, responsable de la communication, tél. 076 361 93 41.

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

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

CAISSE DE PENSIONS CFF

Un environnement difficile, garder son calme malgré tout!

Michael Spahr
Michael.spahr@sev-online.ch

L'année 2022 était celle de tous les défis pour la Caisse de pensions (CP) CFF. La situation de crise globale a causé une baisse des cours boursiers et du taux de couverture de la CP. Il y a toutefois une lueur d'espoir pour 2023. Interview avec Aroldo Cambi, président du Conseil de fondation de la CP CFF.

Attaque de la Russie contre l'Ukraine, hausse des prix des matières premières, taux d'intérêt croissants... A-t-on senti à la Bourse, donc aussi dans les placements de la Caisse de pensions CFF, les effets de cette évolution globale ?

Oui. Ceci a causé une forte « correction » des marchés financiers. En conséquence les cours boursiers, qui plafonnaient à une hauteur record

jusqu'à-là, ont chuté. Ceci ne s'est pas passé seulement dans une branche spécifique ou dans un lieu précis mais dans tous les secteurs possibles de l'économie et dans le monde entier. Bien sûr, la CP CFF n'a pas une stratégie de placement à risque mais même dans les placements sûrs, il y a eu des pertes. Cela signifie que nous n'avons pas seulement perdu au niveau des actions comportant des risques mais aussi avec les obligations, pourtant considérées comme plus sûres et solides. Ceci se produit automatiquement lorsque les taux d'intérêt augmentent. La performance de notre portefeuille a diminué de 12 % au total.

Est-ce que cela signifie que la caisse de pensions des CFF se trouve en situation difficile et qu'elle devra bientôt être assainie aux frais du personnel ?

Non, heureusement pas. Bien sûr, le taux de couverture, soit la fortune nécessaire pour pouvoir honorer nos

engagements, a diminué mais il se trouve encore au-dessus de 100%. Et même s'il tombe de quelques pour cents en-dessous de 100, ceci n'est pas une catastrophe et n'engendrera pas d'assainissement. Je pense plutôt que le taux de couverture va de nouveau monter, pour autant que la guerre ne s'étende pas et que nous ne soyons pas confrontés à d'autres événements imprévus. Les perspectives ne sont pas trop mauvaises en ce moment. Si les taux se stabilisent nous pourrions même profiter d'intérêts plus élevés.

Si l'on observe la situation actuelle, on voit que les banques nationales en Europe et en Amérique du nord interviennent avec vigueur pour contrôler l'inflation, qui est certes encore éloignée de l'objectif de 2% mais cela en prend la direction. Malheureusement la guerre en Ukraine se poursuit. Et maintenant, le désastre du Credit Suisse vient s'y ajouter. Les défis sont grands et nous devons continuer à nous attendre à certaines incertitudes



Aroldo Cambi, président du conseil de fondation de la caisse de pensions CFF.

et à des perturbations. Mais comme nous l'avons déjà mentionné, le niveau plus élevé des taux d'intérêt nous est très favorable.

Avec des temps meilleurs, les pensionnés en profiteront-ils ?

Oui. Nous avons notamment développé il y a deux ans à la CP CFF un modèle de participation. Si le taux de couverture revient à un niveau confortable et si nous parvenons à réaliser des bénéfices décents avec nos placements, nous allons répercuter une partie de ces bénéfices. Nous prenons en considération les différentes générations et la manière dont elles ont profité des intérêts au cours de la carrière, ainsi qu'avec quel taux de conversion elles sont parties à la retraite. Il ne s'agit pas de verser des compléments de rentes mais d'octroyer des intérêts supplémentaires pour les actifs. Par souci d'équité à l'intérieur de la structure d'assurés. Nous avons déjà ce modèle de partici-

pation, il ne reste plus qu'à retrouver des temps meilleurs. Nous avons aussi procédé à certaines adaptations dans notre stratégie de placement. Nous misons plutôt sur les actions au détriment des obligations plus conservatrices, pour augmenter nos chances de plus grande performance.

Qu'en est-il de la compensation du renchérissement ?

C'est un thème intéressant. Pendant des années nous ne nous sommes pas préoccupés du renchérissement quasiment inexistant. L'inflation de l'année passée nous a pris par surprise autant par sa rapidité que par son ampleur et cela nous a incités à traiter cette question immédiatement. En plus du modèle de participation, nous projetons d'introduire un modèle de renchérissement. Mais je ne peux pas encore dire avec certitude de quoi ce modèle sera fait. Cependant la situation pour nos assurés est optimiste, même après cette année difficile.

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 2023, 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!

LOI SUR LA PROTECTION DES DONNÉES

Les données sont précieuses. Il faut les protéger



Franziska Schneider
zeitung@sev-online.ch

Le 1er septembre 2023, la nouvelle Loi sur la protection des données entrera en vigueur en Suisse. Dès lors le SEV doit régler la manière de traiter toutes ses données. Les membres SEV sont aussi touchés par la nouvelle réglementation. Voici un premier état des lieux.

La première Loi fédérale sur la protection des données est entrée en vigueur à la mi 1993. A cette époque, l'internet n'était qu'un jeu pour quelques mordus d'informatique. Les téléphones mobiles ne servaient qu'à téléphoner et on les transportait dans une petite valise. Les informations étaient mises essentiellement par écrit sur papier et conservées dans des classeurs, sur des rayons et dans des armoires. Pour timbrer on avait encore des cartes à trous et pour octroyer l'accès à des immeubles on distribuait des clés. Tout ceci est aujourd'hui inimaginable. De manière évidente, la Loi sur la protection des données devait être complètement révisée afin de correspondre à la réalité. Les négociations au Parlement furent difficiles. Mais finalement les autorités politiques ont pu se mettre d'accord et au 1er septembre, la nouvelle Loi sur la protection des données pourra entrer en vigueur.

Pour le SEV, la protection des données a toujours constitué un thème important. Nous avons constamment tout mis en œuvre afin de protéger et représenter les intérêts de nos membres mais aussi les données qui y sont liées. Ainsi le SEV a procédé à un examen interne de tous ses déroulements et règlements afin de pouvoir continuer à garantir la protection des données liées à ses membres, aussi en regard de la nouvelle loi.

Nouveautés importantes

La Loi sur la protection des données révisée continue de protéger les données des personnes physiques. Les données des personnes morales (entreprises, syndicats, associations, etc.) ne sont par contre plus prises en compte, resp. elles sont intégrées dans d'autres lois. La nouvelle loi se concentre désormais sur les données particulièrement dignes de protection. Ce sont toutes les données qui permettent d'identifier clairement une personne. Ceci inclut les données sur l'état

de santé, l'appartenance religieuse ou d'autres données sensibles qui pourraient causer des dommages à la personne concernée si elles sont transmises avec négligence. Le traitement des données personnelles nécessite donc une base légale ou des règlements spécifiques ainsi que le consentement de la personne concernée.

Consentement étendu

En vertu de la loi actuellement en vigueur, toute divulgation de données non expressément interdite par la personne concernée est autorisée. Mais la nouvelle Loi sur la protection des données prévoit à ce propos une réglementation toute différente: elle interdit la divulgation sans le consentement de la personne concernée si les données ne sont pas nécessaires au traitement d'une transaction contractuelle. Cela ne signifie pas que chaque étape doit être approuvée par la personne concernée mais simplement que la personne concernée doit savoir exactement ce qui se passe ou ce qui peut être fait avec ses données.

Que fait le SEV ?

Les statuts du SEV règlent la collaboration avec les sections et les sous-fédérations et établissent des règles contraignantes pour l'exécution des tâches. Chaque tâche et chaque prestation est listée dans les règlements spécifiques. Les statuts et règlements constituent les bases légales pour les agissements du SEV. La protection des données y est aussi réglée.

Les données des membres SEV sont traitées dans un environnement informatique protégé et utilisées seulement pour l'usage interne. Pour les prestations spéciales comme la protection juridique professionnelle, le SEV demande à la personne concernée une procuration spécifique. Mais le SEV doit maintenant aussi régler la collaboration avec ses partenaires comme Helvetia, la KPT ou la caisse Reka. Pour cette raison, le SEV prie tous ses membres de remplir une déclaration de consentement pour le transfert direct des données qui les concernent. Chaque membre recevra ainsi prochainement un formulaire.

Le SEV demande à tous ses membres de bien vouloir remplir ce formulaire et de le retourner jusqu'au 31 mai 2023 par la Poste à: SEV, Steinstasse 35, 3006 Berne ou par e-mail à: einwilligung@sev-online.ch.

ANGLE DROIT

Salaire et vacances

§ Service juridique du SEV
journal@sev-online.ch

Peut-on passer des vacances sans souci et se reposer s'il faut constamment surveiller son portemonnaie ? Heureusement la législation veille à ce que les travailleuses et travailleurs reçoivent leur salaire durant les vacances. Le salaire afférent aux vacances se rapporte à toute la durée des vacances conformément à ce que prévoit le contrat de travail, mais au minimum pour 4 semaines par année.

Les travailleuses et travailleurs ne reçoivent pas moins de salaire durant les vacances que lorsqu'ils travaillent. Cela concerne non seulement le salaire de base mais aussi toutes les composantes du salaire. Les collaboratrices et collaborateurs ont l'obligation de prendre leurs vacances. Si les vacances ne peuvent pas être prises avant la fin des rapports de travail, le salaire afférent aux vacances est dû. Les accords proposant « plus d'argent pour moins de vacances par rapport à ce que prévoit la loi » ne sont pas autorisés. De tels accords passés avec l'employeur sont nuls. On considère alors que les vacances ne sont tout simplement pas encore prises.

Avec un revenu régulier le salaire est simplement versé comme à l'accoutumée durant les vacances. Mais qu'en est-il en cas d'activités ou de revenus irréguliers ? Une possibili-

té est de calculer le salaire moyen durant une période de référence: celui-ci sera versé durant les vacances. Une autre possibilité est d'intégrer le salaire afférent aux vacances dans le salaire horaire et qu'il soit ainsi partiellement versé pour chaque heure travaillée. Cette dernière solution va à l'encontre de la loi mais est tolérée par le Tribunal fédéral pour autant que l'employeur puisse justifier que l'activité est tellement irrégulière qu'il n'est pas possible de calculer le salaire afférent aux vacances, ou que cela serait extrêmement compliqué. S'il choisit cette solution, l'employeur doit veiller à ce que le paiement du salaire afférent aux vacances intégré dans le salaire horaire soit clairement mentionné, tant dans le contrat de travail que sur les fiches de paie mensuelles. Sinon l'employeur doit payer le salaire pendant les vacances même si le salaire afférent aux vacances a déjà été versé avec le salaire horaire courant.

Avec les systèmes actuels de notation du temps de travail et les programmes informatiques spécialisés, le calcul du salaire afférent aux vacances est à la portée de tout le monde d'après le Tribunal fédéral qui a arrêté le 30 janvier 2023 une décision à ce propos (4A_357/2022). En particulier pour les engagements à temps complet, le Tribunal fédéral ne voit pas la nécessité de verser le salaire afférent aux vacances avec le salaire horaire. Et donc, l'employeur qui le fait malgré tout est obligé de verser quand même le salaire durant les vacances.

PV BIEL / BIENNE

Assemblée des membres

R. Drewes/J.-C. Amiet La pluie, enfin venue, n'a pas empêché 51 personnes (10% des membres) de se retrouver au restaurant Bahnhof à Brügg pour assister à l'assemblée des membres du printemps, le 10 mars. Après l'ouverture de la rencontre faite par deux chants du Chœur des cheminots pensionnés sous la direction d'Anita Sulzer, notre président Roger Schweizer a salué l'assemblée et a fait un bon rapport annuel des événements de l'année dernière. Les deux nouveaux membres du comité ont pu ensuite présenter leurs nouvelles tâches. Francis Wessner s'est penché sur les comptes 2022, établis pour la dernière fois par notre caissier précédent Heinz Lüthi, et le budget 2023 qui ont été admis à l'unanimité. Martin Demisch, qui se charge nouvellement des mutations, a dû malheureusement annoncer la diminution toujours plus grande des membres. Comment peut-on empêcher cette vague négative ? Comment peut-on atteindre les membres des

autres sous-sections qui arrivent bientôt à l'âge de la pension afin que l'on puisse aussi les saluer à la PV lorsqu'ils sont à la retraite ? Pour remercier Heinz Lüthi pour ses longues années d'activités comme caissier de la PV Biel/Bienne, le président lui a remis un cadeau et l'assemblée a fortement applaudi. Ensuite, Gilbert Mauron a été nommé comme nouveau membre de la commission de gestion et un de nos membres participera à l'assemblée des délégués du 9 mai 2023.

Nos prochaines rencontres sont la course de la section aux Rochers-de-Naye le jeudi 24 août et l'assemblée d'automne le vendredi 22 septembre 2023.

Comme aucun thème spécial d'informations avait été prévu, il est resté assez de temps pour les échanges amicaux. Le comité vous souhaite le meilleur pour les mois à venir et surtout, gardez la santé. Aux membres atteints dans leur santé, meilleurs vœux de bon rétablissement.



Sections

5.4

LPV Delémont

Assemblée annuelle des membres à 13h30 au Bâtiment de service de Delémont, à Delémont.

24.4.

ZPV Bienne

Assemblée générale à 17h à la salle de l'Association de quartier Möösi, Beundenweg 21 à Bienne.

26.4

PV Vaud

Notre assemblée des membres aura lieu à 14 h, à la salle Jean-Villard Gilles de la Maison du Peuple, pl. Chauderon 5 à Lausanne.

Points statutaires: adoption des comptes, rapport d'activité 2022 et présentation des activités 2023. Élection du nouveau caissier.

Nous ferons connaissance de REPR Lausanne qui soutient les familles, proches et enfants de personnes détenues en Suisse romande. Accompagnants bienvenus. Boissons prises en charge par la section. Venez nombreux !

10.05.

PV Fribourg

Commission d'animation. Marche d'environ 4 kilomètres à Sorens, sentier des sculptures (circuit sans difficulté). A l'arrivée du bus, café / croissant au restaurant « La Forêt » (camping). Dîner à 12.30 h, restaurant « La Forêt », repas (menu du jour et boissons à la charge des participants. Cafés offerts par la section. On vous attend nombreux pour cette sortie dans la région du Gibloux ! Bonnes chaussures et vêtements adaptés à la météo nécessaires.

Inscriptions : Roland Julmy rjulmy@bluewin.ch; 079 502 7211. Date limite d'inscription : jeudi 4 mai

Horaires des trains / bus :
Départ Payerne à 08.16, changement à Fribourg et Romont.
Dp Fribourg 09.04, chang. Romont.
Départ Bulle 08.50, chang. Romont.
Départ Romont à 09.24
Bus 471, dp en face de la gare
Pour les automobilistes RV à 09.50 au Restaurant "La Forêt" à Sorens camping. Retour : dp du bus direction Romont à 15.06 ou 16.36. Bus pour Bulle à 16.46.

Roland Julmy

7.6.

Sous-fédération LPV

Journée des femmes LPV. Les accords de partenariats sociaux européens sont signés et ils seront mis en oeuvre cette année. Qu'est-ce que cela signifie concrètement? Comment cela sera mis en oeuvre? Dans quels secteurs devons-nous continuer de nous engager? Cette journée se dédie en particulier à l'échange, au réseautage et aux contacts. Maria Pensa, qui travaille à Berne en tant que portière, sera présente. Comment cela se passe-t-il pour elle dans cette «profession d'hommes»? Quel est notre ressenti à ce propos? Nous réfléchirons ensemble aux possibilités, par nos paroles et notre langage corporel, d'être respectées dans les situations difficiles. Vous recevrez un chèque-congé pour cette journée (malheureusement pas au RhB). Les collations durant les pauses et le repas de midi sont compris dans l'organisation. Une traduction allemand - français et vice-versa sera proposée. Il est possible de s'inscrire via le site internet sev-lpv.ch jusqu'à la fin avril. De 9h30 à 16h30, Haus der Universität, Berne

Agenda 4/23

SOUS-FÉDÉRATION ZPV

Cours d'autodéfense pour le personnel de train



Susanne Kratzer. Parti d'une simple idée, ce cours est devenu réalité le 7 mars 2023 à Lucerne. Aussi bien Urs Herger que la soussignée ont ressenti un urgent besoin d'organiser un cours d'autodéfense pour le personnel des trains. Tous deux travaillent dans cette profession, et Urs est en plus entraîneur de Krav Maga à Arth Goldau et Einsiedeln, ils connaissent ainsi très bien les défis de cette activité. A fin 2022 la ZPV a donné le coup d'envoi : le cours a été inscrit dans le programme des cours SEV/Movendo.

De manière réjouissante, le cours a affiché complet suite aux nombreuses inscriptions du personnel des trains des CFF et des entreprises privées, ainsi que du personnel des locs. Ceci confirme que nous n'étions pas les seuls à en ressentir le besoin. Celles et ceux qui travaillent sur les trains savent que les agressions verbales ou physiques font partie du quotidien dans leur environnement professionnel, et

que cela peut être lourd à supporter. Parfois ces situations surgissent de nulle part, et parfois les choses s'enveniment au cours d'une discussion ou lors d'une rencontre. De telles situations qui dégénèrent peuvent laisser des traces. Les dommages causés, qu'ils soient mentaux ou physiques, ont besoin de temps pour être réparés. Nous sommes en général reconnaissants d'avoir le soutien d'un.e chef.fe de team durant le service de piquet, et plus tard d'un.e collègue de Care. Souvent nous avons besoin d'un soutien juridique, par exemple du SEV ou du service juridique de notre employeur pour défendre nos droits. Pour pouvoir mieux réagir dans de telles situations, beaucoup d'astuces de professionnels nous ont été transmises. Les participants ont exécuté avec attention les exercices pratiques et posé de nombreuses questions. On a aussi beaucoup ri! Avec maints exemples proches de la réalité, on nous a montré avec patience quelles

possibilités, parfois toutes simples, sont à notre disposition pour éviter qu'une situation ne dégénère. Et si cela se produit quand même, comment nous défendre. Qui aurait pensé avoir un avantage sur l'attaquant dans une situation apparemment sans espoir? Et puis une chose est vraie: une bataille non engagée est une bataille gagnée!

Les heures ont très vite filé. A la fin du cours tout le monde était d'accord qu'il fallait le refaire absolument. Le personnel des locs a également exprimé ce vœu.

A la Romerohaus de Lucerne nous avons été gâtés tout au long de la journée, les locaux étaient très agréables. Nous adressons un grand merci à Urs Herger. Il a dirigé ce cours de main de maître. Et quel meilleur remerciement peut-on espérer que la grande satisfaction de tous les participants qui quittent le cours avec un large sourire? Pour une fois, tous les vœux ont pu être exaucés lors de ce cours.

SOUS-FÉDÉRATION AS, BRANCHE VOYAGEURS

Focus sur les négociations sur les BAR VS

Service de presse AS, branche Voyageurs. Lors de notre première séance de branche en 2023, notre thème principal était la définition de nos revendications pour les négociations sur les BAR VS.

L'unité d'affaires MP-VS a demandé une renégociation des BAR VS, en mettant l'accent sur une plus grande flexibilisation du temps de travail qui est pour nous inacceptable dans la forme présentée. Les discussions ont débuté le 14 mars 2023. La suite des négociations sera suivie de près par la branche P.

La violence croissante dans les gares, dont les médias se font l'écho, requiert une présence accrue de nos organes de sécurité. Malheureusement, dans la police des transports on déplore toujours de nombreuses fluctuations. Il s'avère donc difficile de faire face à cette situation de manière adéquate au vu du manque de personnel. Lors du prochain échange avec la direction VS nous allons exiger des mesures concrètes. Les menaces pro-

férées par des personnes rebelles à l'encontre des assistants clientèle dans les gares font aussi partie du problème.

Un autre thème qui a donné lieu à des discussions intenses était la situation à la Vente desservie. Les processus et produits introduits de plus en plus rapidement avec un délai d'information très court pèsent sur nos conseillers à la clientèle. Heureusement, le chef BEV est conscient de cette problématique. Nous attendons des améliorations concrètes et aimerions que l'accent soit mis sur la satisfaction du personnel.

Nous avons le plaisir d'accueillir un nouveau membre au sein de notre branche, Markus Gehring, pour le domaine RIDA/Services. Il remplace Marco Huber, qui a dû se retirer pour des raisons professionnelles.

Pour terminer nous remercions notre invité, Matthias Hartwich, pour sa participation active et ses interventions intéressantes.

DÉCÈS

Andrikopoulos Nicolas; 1932; fonct d'administration, Lausanne, PV Vaud.

Badertscher Jean; 1932; maître artisan, Oron-le-Châtel, PV Vaud.

Berdar Jeanne; 1927; veuve de Jean-Pierre, Delémont, PV Jura.

Blaser Mariette; 1930; veuve de François, La Neuveville, PV Neuchâtel.

Bongard Joseph; 1929; chef de train, Nidau, PV Biel-Bienne.

Calame Jean; 1934; mécanicien, La Chaux-de-Fonds, PV Neuchâtel.

Chenaux Francis; 1930; chauffeur, Attalens, VPT tpf.

Chervet René; 1935; maître artisan, Sullens, PV Vaud.

Crocco Francis; 1960; serrurier, Onex, VPT TPG.

Jomini Marie-Antoinette; 1964; Veuve de Dario, Puidoux, PV Vaud.

Joye Robatel Elisabeth; 1936; veuve de Paul, Domdidier, PV Fribourg.

Kaufmann Francis; 1935; chef de train, Neuchâtel, PV Neuchâtel.

Koller André; 1926; veuve de Joseph, Genève, PV Genève.

Lambert Raymonde; 1934; veuve de Gérard, Genève, PV Genève.

Morisod Edith; 1931; veuve de René, St-Maurice, PV Valais.

Müller Laurent; 1975; mécanicien de locomotive, St-Saphorin (La-vaux), VPT MBC.

Robatel Georges; 1939; chef de halle, Lausanne, PV Vaud.

Rollier Erwin; 1926; Fe pens, Neuchâtel, PV Neuchâtel.

Ruchti Erwin; 1936; ouvrier spécialisé, Lyss, PV Biel-Bienne.

IMPRESSUM

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

ISSN 2624-7828

Tirage: 8 943 ex. (total 33 832 ex.), certifié REMP au 6 octobre 2022

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Michael Spahr (rédacteur en chef), Chantal Fischer, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey (Romandie), 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 21 avril 2023.

Le délai pour les annonces et celui de l'agenda est fixé au 11 avril 2023 à midi.

FONCTION PUBLIQUE VAUDOISE

Pleine indexation et reconnaissance



Yves Sancey
yves.sancey@
sev-online.ch avec
Services Publics, SSP.

Le mouvement de protestation de la fonction publique vaudoise prend de l'ampleur. Il se mobilise pour le maintien du pouvoir d'achat. Après le Covid, enseignant-e-s et personnel soignant espéraient un peu plus de reconnaissance. Prochaine mobilisation le 28 mars

La question du renchérissement et de l'indexation des salaires pour ne pas connaître de baisse du pouvoir d'achat est toujours d'une actualité brûlante. Dans la fonction publique, partout, ces taux sont inférieurs à l'inflation entre octobre 2021 et octobre 2022, qui tourne autour des 3%. Fribourg: 2,74% ; Genève: 2,44% ; Neuchâtel: 1,8% ; Valais: 2% ; Vaud: 1,4%. On est très loin des 3,5% accordés par l'Etat de Zurich à ses employé-e-s. Le seul canton, pour le moment, à se mobiliser très fortement, c'est le canton de Vaud où l'indexation a été la plus faible de Romandie, alors que les finances sont

resplendissantes.

Le mercredi 1er mars, la fonction publique vaudoise menait sa cinquième journée de mobilisation pour l'indexation des salaires. Plus de 1000 enseignant-e-s avaient à nouveau fait grève. Des actions ont aussi touché l'hôpital (CHUV), l'université et des institutions sociales. Le soir, plusieurs milliers de personnes ont manifesté dans les rues de Lausanne. Les employé-e-s de l'Etat et du secteur parapublic demandent la pleine indexation de leur salaire. Le 8 décembre, le gouvernement a en effet annoncé qu'il accordait une indexation partielle de 1,4%, assortie d'une prime unique de 0,8% pour les classes salariales de 1 à 10 – une prime refusée au secteur parapublic. « Conseil d'Etat, le compte n'y est pas » fustigent les banderoles dans les manifestations.

Pénibilité et reconnaissance

La question de la dégradation des conditions de travail accompagne souvent celle du manque de reconnaissance salariale. « Après des années compliquées, nous avons la sensation que notre employeur nous crache au visage », témoignait une gréviste le 31

janvier. La colère des salarié-e-s est grande. À la hauteur de la claquette infligée le Conseil d'Etat. Dans les secteurs public et parapublic, le Covid a en effet accru encore un stress et une souffrance au travail déjà élevés, causés par les politiques d'austérité et les logiques de privatisation. Or loin de reconnaître ces efforts, le nouvel exécutif vaudois, désormais à majorité de droite, impose de fait une baisse de salaire réel à ses employé-e-s. Pourtant, l'Etat est assis sur une fortune de 5,3 milliards de francs. Et il a multiplié, au cours des dernières années, les cadeaux fiscaux aux grandes entreprises et aux nanti-e-s.

Mépris de l'exécutif

La colère est renforcée par l'attitude méprisante de l'exécutif, incarnée par sa présidente libérale-radical, Christelle Luisier, surnommée la « dame de fer vaudoise » par le quotidien *Le Temps*. Balayant les revendications exprimées par des milliers de salarié-e-s, le Conseil d'Etat a refusé longtemps toute discussion sur les salaires. Devant le succès de ces mobilisations d'une ampleur inédite depuis 15 ans dans le canton de Vaud, le gou-

vernement vaudois a enfin entrouvert sa porte en organisant une première journée de négociations avec les syndicats, le 23 février. Au cours de cette réunion, le Conseil d'Etat a cependant refusé de faire toute proposition concrète visant à améliorer l'indexation des salaires en 2023.

Après un pic à plus de 10 000 manifestant-e-s le 31 janvier et le 9 février, le mouvement connaît une petite baisse de fréquentation. Une partie est découragée par la fermeture du Conseil d'Etat. Une autre est obligée de renoncer à des journées de grève qui peuvent coûter cher dans leurs budgets. Avec le sous-effectif, il est quasiment impossible de faire grève.

Le front syndical qui regroupe les syndicats SSP, SUD et la Fédération des sociétés de fonctionnaires (FSF) est uni. Un mois après leur première rencontre peu concluante, les syndicats et une délégation du Conseil d'Etat et se sont retrouvés le 22 mars pour de nouvelles négociations en vue d'améliorer les conditions de travail dans différents secteurs du public et du parapublic. La séance a été mouvementée. Le Conseil d'Etat ne revient pas sur l'indexation 2023 de 1,4%.

Pour 2024, il propose une prime unique pour le public et le parapublic. « Cette fois, on dépasse le mépris ! C'est la fin de l'indexation automatique. On veut nous faire un 49.3 à la vaudoise », lance David Jeanquartier, secrétaire général de la FSF au sortir de la discussion, interrompue par les syndicats.

L'enjeu de cette bataille est important. Ce refus d'accorder la pleine indexation ne pourrait être que le prélude à d'autres attaques contre le service public et parapublic. Cette attitude est le reflet d'une tendance plus générale : celle d'une droite et d'un patronat qui durcissent leurs offensives contre le monde du travail avec, au programme, flexibilité et précarité. Dans le canton de Vaud, cette offensive antisociale se heurte aujourd'hui à la mobilisation et la grève massives de la fonction publique. Nos collègues vaudois-e-s nous montrent ainsi le chemin à suivre pour résister à la précarisation du travail et à la destruction du service public. Ils méritent toute notre solidarité. Les syndicats annoncent une nouvelle journée de mobilisation le 28 mars, en dehors du délai rédactionnel. Affaire à suivre.



LE CALME AVANT LA TEMPÊTE

Jörg Matter

Une plage isolée sur la côte ligure (Nord Ouest de l'Italie entre San Remo et Gênes) à la fin de l'hiver. La clôture – encore – inopérante rappelle qu'il ne règne pas toujours une telle tranquillité ici. Elle témoigne du peu d'espace qui doit être

partagé ici pendant la saison. Et elle suggère aussi la commercialisation des plages pendant la haute saison estivale. Raison de plus pour profiter encore du calme et de l'espace actuels, et de garder cette image en mémoire.

?

QUIZ

Es-tu incollable?

1. Qui sont les grands gagnants de la réforme actuelle des retraites ?

- Les femmes
- Les retraitées
- Les banques et les assurances

2. Quelle entreprise de bus payait trop peu de salaire à ses collaborateurs et a dû rendre des comptes grâce au service juridique du SEV ?

- Flixbus
- Bern mobil
- Eurobus

3. Qui «Get me home safely» veut-il ramener à la maison en sécurité ?

- Les femmes qui travaillent dans le secteur des transports
- Les hommes qui sont ivres
- Les jeunes qui sont sortis.

4. Quelle loi importante entrera en vigueur le 1er septembre 2023 ?

- La loi révisée sur la chasse
- La loi révisée sur les stupéfiants
- La loi révisée sur la protection des données

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 11 avril 2023**.

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 **une carte cadeau des CFF d'une valeur de 40 francs**. Son nom sera publié dans le prochain numéro du journal. Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

Solution du quiz N°3 /2023: c/a/b/c

C'est **Fernand Progin**, de Bienne, membre de la section **PV Biel-Bienne**, qui remporte des **bons d'achats de livres d'une valeur de 40 fr.**

SUR LES TRACES DE ...

Giovanna Palumbo, conductrice de bus à la Fart, Locarno

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

J'ai rencontré la conductrice d'autobus **Giovanna Palumbo** dans un bar un peu avant qu'elle prenne son service à la Fart. C'était un jeudi après-midi printanier où la chaleur du soleil donnait envie de profiter d'être dehors. Je qualifierais également de solaire cette petite femme au caractère bien trempé qui, sans se faire prier, m'a raconté son travail et sa passion pour tous les genres de véhicules. Et soudain il m'a semblé être dans le bus avec elle, à éviter de justesse les cyclistes et tourner autour des ronds-points...

Elle est née et a grandi à Salerno, dans le sud de l'Italie, et déjà petite fille, Giovanna avait le désir de conduire toutes sortes de véhicules: «j'ai toujours pensé que de conduire des véhicules complètement différents était un bon moyen d'ouvrir son esprit. D'autant plus en tant que femme je trouve fascinant d'être le maître d'un moyen de transport aussi grand qu'un bus ou un camion: c'est en quelque sorte une manière de briser les préjugés», nous explique-t-elle en précisant toutefois que lorsqu'elle réfléchissait à cela dans sa jeunesse, jamais elle n'aurait imaginé être vraiment un jour aux commandes d'un autobus.

Faisons un petit saut en arrière: jusqu'en 2020 Giovanna faisait un tout autre métier car elle travaillait dans les télécommunications. «En 2020, un grand projet a été présenté dans la région de Locarno pour l'extension des lignes de bus avec une augmentation des trajets, donc du personnel. A ce moment-là, dans le secteur des télécommunications on parlait de réduction des effectifs et après dix ans dans ce domaine j'avais besoin de changement... J'ai donc saisi cette opportunité et fait une offre spontanée à la Fart». Mais à cette époque, Giovanna n'avait pas encore son permis de bus. Elle a donc tout mis en oeuvre pour l'obtenir et, après un test d'entrée et un mois de formation, elle a pu intégrer le team de la Fart. En décembre 2020, elle a commencé à conduire des autobus depuis le nouveau dépôt de Riazzino.

Tours de service

«Avant de faire ce travail je ne me rendais pas compte de la difficulté de travailler dans les tours», nous confie-t-elle et évoquant les problèmes pour rencontrer ses amis durant son temps libre. «J'ai peu de week-ends de congé dans un mois, quand les autres ont congé moi je

travaille, et vice-versa. Et si j'ai le tour du matin mon réveil sonne entre 3h30 et 4 heures alors je ne peux pas me permettre de sortir la veille avec mes amis. Ce n'est pas toujours facile... Je pense qu'il faut être passionnée pour pouvoir faire ce travail». Et Giovanna, la passion, elle l'a. Cela lui plaît de conduire des autobus même si ce n'est pas un métier facile et qu'il lui faut tout le temps être concentrée, à chaque minute de son tour de service. Cela ne la dérange pas: «je trouve relaxant de conduire mon bus et les tours en eux-mêmes sont très supportables», dit-elle tout en admettant préférer les tours du soir qui lui permettent de se réveiller sans faire sonner son réveil.

«Là où je travaille à Riazzino, nous avons uniquement les bus articulés, les doubles véhicules pour ainsi dire. Mais contrairement à ce qu'on pourrait penser ils ne sont pas plus difficiles à conduire que les plus petits. Au contraire, plus le véhicule est grand et plus il est maniable», nous explique-t-elle. Selon elle, le plus difficile est d'arriver à prévoir tout ce que les autres automobilistes peuvent faire sur la route: «Nous, les chauffeurs professionnels, devons être absolument irréprochables. Il faudrait tout prévoir, mais c'est impossible. Ce qui me stresse le plus sur la route ce sont les travaux, et devoir doubler des cyclistes.»

La commission du personnel

Giovanna est également membre de la commission du personnel: «j'y suis entrée parce que je voulais donner ma contribution pour mes collègues, afin d'obtenir une bonne ambiance et d'améliorer nos conditions de travail. Je m'entends bien avec les autres membres de la commission du personnel, nous avons la même vision des choses. Cependant, il est parfois difficile d'impliquer également nos autres collègues dans notre travail. Dans ce cas, le secours du SEV nous est très utile. Ici aussi il faut de la passion, et il faut y croire!» développe-t-elle.

Au-delà de son travail Giovanna aime collectionner les permis: en plus du permis voiture et de celui d'autobus, elle pense faire celui de moto. «Pour l'instant j'ai déjà la moto, j'espère pouvoir commencer bientôt mon permis. Cela m'aurait aussi plu de faire le permis camions mais passer deux permis en même temps n'est pas réaliste sur le plan économique: cela coûte très cher et le jeu n'en vaut pas la chandelle, donc j'y ai renoncé. Ensuite... peut-être que j'apprendrai à conduire un train, qui sait... Même si cela signifierait un style de vie complètement différent!» conclut-elle avant de courir au dépôt des autobus de Riazzino.



« EXOTIQUE »

Micha Dalcol

