



SEV N°6

Le journal du Syndicat du personnel des transports



JOURNÉE DES
TRAVAILLEURS

1^{er} Mai
en
photos

▶ p. 7

ÉDITORIAL de Michael Spahr,
responsable de la communication

Le temps presse!

▶ p. 3

Nos glaciers fondent, les chutes de pierres sont inquiétantes, des forêts brûlent... le changement climatique d'origine humaine devient d'année en année plus perceptible et ne peut être contesté. Il est plus que temps de prendre de vraies mesures, y compris dans la politique des transports. Le Comité SEV dit clairement OUI à la nouvelle Loi sur le climat et l'innovation.

Le 18 juin, nous voterons sur cette loi. À la différence des projets de loi précédents qui ont échoué dans les urnes, nous ne passerons pas à la caisse. Au lieu de cela, nous serons récompensés lorsque nous prendrons des mesures pour le climat. Par exemple, toute personne désireuse de remplacer un chauffage à mazout ou à gaz, coûteux et dommageable pour l'environnement,

par une source d'énergie plus écologique sera aidée financièrement. Des investissements qui étaient onéreux jusqu'ici deviendront bien meilleur marché. À moyen terme, grâce aux coûts d'exploitation plus bas et à un amortissement plus rapide, les nouveaux chauffages nous coûteront moins. Une bonne affaire tant pour les propriétaires que pour les locataires.

Et pourquoi cette loi est-elle une chance pour notre politique des transports? La loi stipule également que la Suisse doit devenir climatiquement neutre d'ici 2050. Cela nécessite des mesures non seulement dans le chauffage et dans l'industrie, mais aussi dans les transports. La loi sur le climat va obliger la Confédération à investir dans les transports respectueux de l'environnement. Cet objectif ne peut être

atteint sans un transfert conséquent de la route au rail et du transport individuel aux transports publics.

Qui va payer tout cela? Ces mesures sont à la charge de la caisse fédérale. L'argent est là. Toutefois, le cap politique doit être fixé de manière que l'argent des contribuables aille à la bonne place. Cela signifie que le 18 juin, nous ne devons pas seulement dire OUI à la loi sur le climat, mais aussi dire NON à la réforme fiscale OCDE. Car cette réforme, mise sur pied pour renforcer le bien commun à l'échelle mondiale, a été massivement dénaturée par notre parlement. Un OUI profiterait en fin de compte, une fois de plus, aux grands groupes multinationaux, précisément donc à ceux qui sont largement responsables du changement climatique. Le 18 juin, il sera urgent d'aller voter!

Le SEV au CA CFF

La secrétaire syndicale E. Graf.Litscher représente le personnel CFF au CA

2

Police ferroviaire

Les syndicats et les CFF ont conclu de nouvelles BAR

4

TransN

Résultats du sondage : les horaires ne donnent pas entière satisfaction

9

LPP 21 Signez !

Selon les estimations de l'USS, la collecte de signatures pour le référendum contre la nouvelle loi sur les caisses de pension (LPP21) a bien démarré. Il est néanmoins important que le plus grand nombre possible de personnes donnent un signal. Si le référendum n'aboutissait pas, les personnes à petits et moyens revenus devraient bientôt payer plus et toucheraient beaucoup moins de rentes qu'aujourd'hui après la retraite. Les formulaires de référendum ont été joints au dernier journal SEV ou peuvent être téléchargés sous : www.sev-online.ch.

SNL Lac Majeur

Le tribunal arbitral donne raison aux matelots de la SNL qui naviguent sur le bassin suisse du lac Majeur (Lago Maggiore, Tessin). Après plusieurs cycles de négociations salariales insatisfaisantes, l'assemblée du personnel de la SNL a demandé aux syndicats de porter l'affaire devant un tribunal arbitral, comme le prévoit la CCT. La décision du tribunal arbitral satisfait aujourd'hui les employés et montre l'utilité d'avoir inclus cet instrument dans la CCT en cas de désaccord sur les négociations salariales.

tpg

Face à la mise à mal du partenariat social par la direction des transports publics genevois (tpg), le SEV et transfair ont saisi la Chambre des relations collectives de travail (CRCT). Les différentes parties se sont donc retrouvées devant la chambre le lundi 2 mai. L'affaire étant encore sous conciliation, aucune information supplémentaire et détaillée ne peut être donnée pour le moment.

EDITH GRAF-LITSCHER AU CONSEIL D'ADMINISTRATION CFF

« Je veux garder le contact avec la base »



Edith Graf-Litscher sur le terrain, auprès des collègues du chemin de fer du Limmattal (AVA).

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Le 1^{er} juin, Edith Graf-Litscher prendra ses fonctions en tant que membre du Conseil d'administration des CFF. La secrétaire syndicale SEV et encore conseillère nationale PS a été élue le 26 avril par l'assemblée générale des CFF. Elle remplace l'ancien représentant du personnel Daniel Trolliet qui a remis son mandat. Interview.

Tu es secrétaire syndicale au SEV et te voilà maintenant aussi membre du Conseil d'administration des CFF, cela n'est-il pas contradictoire ?

Non, ça ne l'est pas, car je représenterai le personnel au sein du Conseil d'administration des CFF. En fait, les statuts CFF prévoient que deux membres des syndicats siègent dans leur Conseil d'administration afin que le personnel soit adéquatement représenté.

Qu'est-ce qui t'a amenée à présenter ta candidature pour cette fonction ?

J'ai un certain bagage en tant qu'ancienne «cheminote» ayant travaillé aux CFF, et naturellement aussi en tant que syndicaliste au SEV. Je siége depuis dix-huit ans au Conseil national et j'y ai présidé la Commission des transports et télécommunications. Cela signifie que je bénéficie d'une grande expérience de la collaboration entre partenaires sociaux, mais aussi que je dispose de beaucoup de connaissances de la politique des transports. Je me réjouis de pouvoir faire usage de mon expertise au sein du Conseil d'administration des CFF.

Comment aimerais-tu concrètement représenter les intérêts des employés dans ce Conseil d'administration ?

Je vais être en mesure de représenter les intérêts des employés avant tout parce que je garde mon activité professionnelle au SEV. Certes, j'y suis responsable de dossiers concernant des entreprises de transport concessionnaires et non pas des CFF. Cependant, je travaille au secrétariat central du SEV et j'y ai constamment des échanges avec les personnes qui traitent les dos-

siers CFF. Je peux profiter, grâce à mes quarante années au sein du SEV, de nombreux contacts avec la base. Aujourd'hui, en tant que conseillère nationale, je considère qu'il est important de garder un pied sur le terrain, et je continuerai à le faire dans ma nouvelle activité. Cela permet d'amener avec encore plus de succès les demandes importantes de la base dans les discussions stratégiques.

Les CFF se trouveront face à d'importants défis ces prochaines années, surtout en ce qui concerne le personnel. Peux-tu nous dire quelles sont en particulier les zones qui requièrent des actions ?

D'une part, il s'agit d'amortir l'évolution démographique. Beaucoup de collègues vont partir prochainement à la retraite; ce sont les enfants du baby-boom. Il est, dès lors, important de faire suffisamment tôt une bonne planification du personnel. Le manque de collaborateurs qualifiés n'épargne pas les CFF. Par conséquent, il faut rendre ces postes de travail attrayants, avec des conditions d'engagement correctes. Les CFF doivent rester un employeur intéressant et social. Une autre question fondamentale est celle du financement, je la perçois en ce moment surtout en qualité de politicienne. Le financement doit être garanti aussi bien pour l'ensemble du groupe CFF que pour chaque domaine spécifique, comme CFF Cargo. Pour cela, il est urgent de pouvoir compter sur un apport de la Confédération. C'est le seul moyen d'assurer l'avenir du trafic marchandises intérieur sur le rail et d'éviter qu'il ne soit transféré sur la route. Il faut, ici, non seulement maintenir les places de travail existantes, mais en créer de nouvelles.

Es-tu un peu inquiète de devoir intégrer cette nouvelle fonction et pour cela de renoncer à ton engagement politique ?

Actuellement, je me trouve dans une phase de transition et de nouvelle orientation. D'une part le 1^{er} juin, j'aurai le plaisir de m'installer dans ma nouvelle fonction et d'autre part, j'ai déjà décidé depuis longtemps de ne pas me représenter en octobre aux élections du Conseil national. Ainsi je peux tout à fait lâcher prise d'un côté pour mieux prendre en main ce qui m'attend de l'autre. Je suis ravie, car j'aime relever de nouveaux défis.

Ne crains-tu pas que cela puisse créer des conflits d'intérêts si tu es en même temps au SEV et aux CFF ?

J'ai discuté de mon avenir au SEV avec notre présidence et également avec la présidente du Conseil d'administration des CFF, Monika Ribar. Nous sommes tous parvenus à la même conclusion: je peux tout à fait continuer mon activité professionnelle au SEV, avec un taux d'activité de 50 %, qui comprend l'encadrement de six entreprises concessionnaires entre Zurich et Argovie. Cela me permet d'être sur le terrain et de sentir où le bât blesse, dans les entreprises comme parmi nos membres et d'agir sur le plan stratégique des CFF. Pour le personnel, c'est une combinaison idéale.

Quel est ton plus grand rêve ? Quels sont les objectifs que tu aimerais atteindre au Conseil d'administration des CFF ?

J'aime fonctionner en équipe et je travaille volontiers avec des gens qui présentent des contextes différents et apportent une autre approche des choses, afin que tous, nous parvenions au même objectif. Cela me motive pour mon activité et mon engagement au Conseil d'administration. Cela est aussi important pour le propriétaire. Nous, les membres du Conseil d'administration, devons en tant que *team* répondre à toutes les exigences et avoir les connaissances professionnelles nécessaires pour mener les CFF vers un avenir serein. J'apporte mon expérience du partenariat social et mes connaissances en politique des transports, tandis que d'autres ont, par exemple, de plus grandes aptitudes dans le domaine financier. Mon rêve, c'est que les CFF soient l'employeur le plus attrayant dans vingt ans, et qu'ils proposent des transports publics de qualité partout grâce à un nombre suffisant d'employés dans tous les domaines. Je vais apporter ma contribution afin que cela ne soit pas juste un rêve, mais devienne la réalité.

Vingt ans ? As-tu le projet de rester vingt ans au Conseil d'administration des CFF ?

Non non (*elle rit*). Nous avons une limite de mandat et d'âge, et c'est très bien ainsi ! Cela dit, je trouve qu'il est nécessaire d'avoir une perspective sur le long terme, et je m'engage à contribuer au fonctionnement des CFF durant les années à venir. Ensuite, il faudra bien sûr veiller à ce que les CFF restent une entreprise de transports publics attrayante, aussi bien pour les voyageurs que pour le personnel !

Edith Graf-Litscher

Edith Graf-Litscher (59 ans) dispose d'une grande expérience de la politique des transports et du partenariat social. Elle siége depuis 2005 au Conseil national en tant que membre PS (Thurgovie). Pendant plusieurs années, elle a été membre de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) qu'elle a présidée de 2017 à 2019. Suite à son élection au Conseil d'administration des CFF, elle a quitté la CTT-N avec effet immédiat. En octobre 2023 elle ne se présentera plus aux élections du Conseil national. Edith a un passé de «cheminote»: elle a effectué un apprentissage d'agente du mouvement aux CFF et a travaillé dans plusieurs gares. Plus tard, elle est allée à la Caisse maladie CFF et durant huit ans, elle a dirigé le Service-Center de Suisse orientale de la caisse maladie Atupri à Zurich. Depuis 2008, elle travaille à 50% en tant que secrétaire syndicale au Syndicat du personnel des transports SEV dans lequel elle défend les intérêts du personnel de six entreprises de transport concessionnaires.

COMITÉ SEV

Un oui unanime à la protection du climat

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Le comité SEV s'est réuni le 28 avril afin de traiter les thèmes syndicaux d'actualité, parmi eux le dernier rapport de la commission de gestion (CG). Les membres du comité ont décidé des mots d'ordre pour les votations nationales du 18 juin : oui à la Loi sur la protection du climat, non à réforme de l'imposition de l'OCDE et oui à la loi Covid-19.

Le président de la commission de gestion (CG) SEV Urs Frank s'est montré très satisfait du travail réalisé durant l'année écoulée. La procédure de sélection pour la succession de Giorgio Tuti s'est déroulée de manière très transparente selon la CG, qui félicite le nouveau président Matthias Hartwich pour son élection. Concernant certains points, la CG émet des critiques. Elle souhaite que l'on ait une plus grande réserve de temps pour les négociations salariales et recommande au SEV de commencer les négociations plus tôt. Elle fait en outre diverses propositions comme l'optimisation de l'organisation de divers organes au SEV.

Les membres du comité SEV recommandent à l'unanimité d'accepter la Loi sur la protection du climat, qui s'intitule officiellement «Loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du cli-

mat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique». Elle définit les objectifs de protection du climat : baisser de 75 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2040 et arriver au zéro net en 2050. Le zéro net signifie que nous n'émettrons pas de gaz à effet de serre dans l'atmosphère dans des proportions supérieures à ce que nous pourrions éliminer par des moyens naturels ou techniques. Le Conseil fédéral et le Parlement veulent parvenir à cet objectif en appliquant des mesures dans le domaine des bâtiments, de l'industrie et des transports.

La loi sur le climat profite aussi aux transports publics

Pour diminuer les gaz à effet de serre dans le domaine des transports, il faut promouvoir les transports publics et le transfert du trafic marchandises de la route au rail. Le secteur que le SEV représente n'est pas simplement touché par cette loi, mais il contribue de manière essentielle à la solution pour réaliser cet objectif ambitieux.

Mis à part cette réduction, la loi sur la protection du climat propose également des mesures d'encouragement. La transformation des méthodes de chauffage est par exemple encouragée financièrement. Celles et ceux qui veulent remplacer leur chauffage à énergie fossile comme le mazout ou le gaz par des chauffages écologiques

comme les pompes à chaleur reçoivent des subventions. Ainsi ce changement peut être considéré comme socialement acceptable, car les propriétaires d'habitations ne pourront à l'avenir plus répercuter les coûts d'investissement élevés pour un chauffage sur les locataires. De plus, se chauffer avec des combustibles écologiques est en général meilleur marché. Avec la nouvelle loi, les coûts du logement pourront baisser.

Par ailleurs, les entreprises industrielles et artisanales qui utilisent des technologies innovantes préservant l'environnement recevront elles aussi des aides financières. Cela pourra amener de nouveaux postes de travail. D'un point de vue syndical, la loi sur la protection du climat est ainsi une bonne chose qu'il nous faut soutenir.

Application erronée

En revanche, le comité SEV recommande de rejeter la réforme fiscale. À la base, l'imposition minimale de l'OCDE est une bonne idée : les entreprises avec un chiffre d'affaires de plus de 750 millions de francs doivent payer au minimum 15 % d'impôts liés aux bénéfices. Actuellement, la problématique est que beaucoup de grands groupes ne paient pas ou peu d'impôts à l'endroit où ils réalisent une grande partie de leurs bénéfices, car ils parviennent à les transférer dans des paradis fiscaux. La Suisse profite également de ce

mécanisme, en particulier les cantons avec des impôts bon marché comme Zoug et Bâle-Ville. Avec l'imposition minimale proposée par l'OCDE, on veille à ce que l'argent soit versé pour le bien de la communauté au lieu qu'il alimente la fortune de quelques riches. Malheureusement, le Parlement suisse a une fois de plus écouté les entreprises plutôt que le peuple lorsqu'il a décidé de l'application : au lieu d'être du ressort de la Confédération, l'argent ira aux cantons qui perdront le plus dans cette réforme fiscale, soit les cantons de Zoug, Genève et Bâle. Ceux-ci pourront investir l'argent par exemple pour baisser l'impôt sur le revenu. Par conséquent, ce sont les gros revenus qui en profiteront finalement, donc très probablement les managers de ces mêmes grands groupes qui doivent être imposés plus lourdement.

Le SEV n'est pas fondamentalement contre la réforme de l'imposition de l'OCDE, mais il demande une renégociation au Parlement. Un non ne rejettera pas définitivement cette loi, mais la renverra à l'expéditeur, car son contenu est mauvais. Une application plus sociale de l'imposition minimale de l'OCDE pourrait en résulter, car il est indiscutable que cette loi doit voir le jour.

Le comité SEV propose également à l'unanimité de dire oui à la loi sur le Covid-19 qui prévoit diverses mesures pour combattre la pandémie de coronavirus si celle-ci devait refaire surface.



MICHAEL SPAHR

+

-

Le président central Gilbert D'Alessandro a honoré le 20 avril à Berne les meilleurs recruteurs VPT 2022. Hongh-Nghia Cung (TL) a recruté 22 membres (1.9-30.11.2022) et a reçu un iPad comme 1^{er} prix. Fritz Haenni (TPF) est arrivé 2^e avec 17 nouveaux adhérents et Antonio Carlos Sousa Rodrigues (TL) 3^e avec 16. Ils ont reçu des bons, tout comme les cinq recruteurs tirés au sort : Joel Goy (TPF), René Schnegg (RBS), Giuseppe Argirò (Locarno), Daniel Georges (TPF) et Thomas Wenger (BLS). Ces trois derniers, pas en photo.

Le 18 avril, la commission de la santé du Conseil des Etats a encore détérioré le contre-projet du Conseil fédéral à l'initiative pour l'allègement des primes «Maximum 10 % du revenu pour les primes d'assurance-maladie». L'Union syndicale suisse appelle le plénum du Conseil des Etats à suivre la minorité de la commission et à adopter le meilleur contre-projet du Conseil national. Le soutien du pouvoir d'achat des ménages est d'autant plus nécessaire que les salaires réels ont baissé de 1,9 % en 2022 selon l'OFS.



Les recruteurs de la VPT ont été remerciés par deux représentants de la présidence du SEV.

MARKUS FISCHER

LUCIE WASER répond

Grève féministe

? **Je souhaite faire grève et arrêter de travailler le 14 juin. Quelle est la position du SEV à ce sujet ?**

Le 14 juin, c'est la journée de grève et de protestation féministe. En tant que partie intégrante du mouvement de protestation et de grève féministe, nous revendiquons l'égalité entre tous les êtres humains, l'égalité salariale et une répartition équitable du travail non rémunéré ainsi que la justice climatique. Cela ne peut pas continuer ainsi ! C'est pourquoi le SEV soutient cette journée du 14 juin, qui a lieu pour la troisième fois déjà dans l'histoire suisse. Une grève sur le lieu de travail a cependant une autre dimension que la journée de grève et de protestation dans l'espace public. Dans toutes les entreprises de transports publics qui sont liées au SEV en tant que partenaire social, l'obligation de paix du travail est en vigueur. Une grève - au sens d'un arrêt effectif du travail - et donc une rupture du devoir de paix n'est possible que dans des cas

exceptionnels, qui ne sont pas remplis dans la plupart des cas lors de la grève féministe. Le 14 juin, cela permettra toutefois aux manifestant-e-s d'utiliser les transports publics pour se rendre sur les lieux d'action et de manifestation. Si la CCT de ton entreprise contient une clause de paix absolue du travail, cela rend la grève illicite. Néanmoins, ce jour-là, tu peux participer à cette journée de revendications et de protestation, te solidariser avec les grévistes et porter un badge ou un autocollant de grève, si ton lieu de travail le permet. Et bien sûr, tu peux aussi parler des revendications de la grève avec tes collègues, tes amis et tes connaissances. Si tu n'es pas sûr-e de ce qui est possible ou non pour toi, adresse-toi à ton ou à ta secrétaire syndical-e compétent. Nous nous réjouissons en tout cas que tu viennes nous rejoindre, avant ou après le travail, à l'un des points de rencontre SEV (cf. www.sev-online.ch/14juin).

Lucie Waser est déléguée à l'égalité au SEV. Tu as toi aussi une question à poser au SEV ? Ecris-nous à journal@sev-online.ch.

POLICE DES TRANSPORTS

Négociations BAR terminées avec succès



SEV Au 1^{er} octobre 2021, la « planification du personnel favorable à la santé » (modèle de travail 2) a été intégrée dans les BAR TPO (P131.10) également pour les régions de Suisse romande et du Tessin. Vu les résultats des enquêtes auprès du personnel, l'équipe de projets a reconnu que le modèle de travail 2 ne produisait pas les effets escomptés en Suisse romande et au Tessin.

Le 22 décembre 2022, une information a été communiquée au sujet de la mise en place d'une réglementation transitoire valable jusqu'au 30 avril 2023 pour les régions de Suisse romande et du Tessin. En avril, des négociations sur les nouvelles dispositions des BAR TPO ont eu lieu entre les syndicats impliqués – SEV, transfert, ACTP – et la délégation de négociation des CFF. Lors de discussions constructives, il a été possible de se mettre d'accord sur le contenu de ces BAR.

Depuis le 1^{er} mai 2023, les nouvelles dispositions suivantes sont appliquées aux trois régions qui suivent le modèle de travail 2 :

- **Chiffre 6 — Modèle de travail 2 :** réduction de la durée minimale du tour de repos de 14 à 12 heures – et donc suppression de la rotation vers l'avant. Cela permet d'attribuer plus de blocs de jours libres longs, ce qui correspond aux souhaits de la plupart des membres du personnel. Simultanément, la nouvelle réglementation permet de continuer à octroyer des tours de repos de 14 heures.

Avec l'assentiment des collègues, la durée du tour de repos peut être réduite à 11 heures. Dans certaines circonstances, le tour de repos peut être réduit à 9 heures après demande personnelle et avec l'assentiment de la personne concernée, sauf en cas de dépassement de la durée maximale du travail. De plus, de tels tours de repos ne peuvent être prévus en

amont dans la planification mensuelle.

Ainsi, cette réglementation va toujours au-delà du minimum prévu par la LDT et permet de continuer à contribuer à la protection de la santé des collègues. Le point 2 comporte aussi une modification :

- **Chiffre 2 — Accompagnement de personnes lors de manifestations de football et de hockey :** au lieu d'« accompagnement de trains spéciaux assurant le transport de supporters (sic) de football », on parle maintenant d'« accompagnement de personnes lors de manifestations de football ou de hockey ». Cela permet de réagir aux diverses situations lorsque des fans montent dans un train régulier. De plus, la possibilité de faire des exceptions est étendue au hockey également. Dès le 1^{er} mai, un point supplémentaire est ancré dans les BAR TPO :

- **Chiffre 7 — Prestations de nuit volontaires pour les collaborateurs et collaboratrices de 58 ans et plus :** cet allègement a été introduit dans les BAR TPO et concerne les modèles de travail 1 et 2. Dès l'année civile où le collaborateur atteint l'âge de 58 ans, les prestations de nuit entre 2 h et 6 h sont assurées sur une base volontaire. Cela concerne actuellement seulement le service no 9. Les collègues peuvent communiquer leur décision à leur officier supérieur par voie hiérarchique au moyen du formulaire prévu à cet effet. Avec cette nouvelle réglementation, on porte une attention toute particulière à la santé du personnel plus âgé.

FRET FERROVIAIRE

Bientôt des décisions importantes du Conseil fédéral

Markus Fischer Le Conseil fédéral va bientôt adopter son rapport définitif sur le « renouvellement des conditions-cadre pour le transport des marchandises sur le réseau suisse » à l'attention du Parlement, après écoulement du délai de consultation sur le rapport provisoire le 24 février dernier.

Le team de politique des transports du SEV espère que le Conseil fédéral reconnaisse l'importance du trafic par wagons isolés (TWI) pour promouvoir un trafic marchandises intérieur, d'import et d'export écologique, et qu'il décide de l'indemniser comme cela est proposé dans la variante 1 du rapport. Il s'agit là d'une décision centrale qui incombe au Conseil fédéral. Mis à part cela, d'autres mesures prévues pour l'encouragement du trafic marchandises sur le rail et le Rhin seraient nécessaires.

Transfert sur la route ou le rail ?

Une renonciation à verser une aide serait fatale pour la politique de transfert du trafic, car cela mènerait à moyen terme à la suspension du TWI, le Conseil fédéral l'a lui-même établi dans son rapport provisoire en octobre dernier. Ceci causerait un transfert de 70 à 75 % des transports effectués par le TWI sur la route. Chaque année 650 000 camions supplémentaires rouleraient à travers la Suisse selon le rapport. La part du rail dans le tra-

fic marchandises intérieur serait réduite de 15 %. Une autre conséquence de la suspension du TWI serait, toujours selon le rapport, une réduction de personnel de 65 % chez CFF Cargo, pour aboutir à seulement 820 postes à temps plein.

Le SEV se bat bien sûr pour des places de travail sûres et de qualité et le TWI va aussi dans le sens du bien-être commun, comme le souligne le secrétaire syndical Philipp Hadorn : « Le trafic ferroviaire protège l'environnement, il décharge le réseau routier et il utilise par tonne-kilomètre six fois moins d'énergie que les camions. Il a besoin de moins de place et affiche un taux d'accidents moins élevé. De plus, le TWI garantit aux petits clients un accès facilité au transport par rail et contribue à la redondance et la résilience de la chaîne logistique et à la sécurité de l'approvisionnement. »

Objectif de transfert nécessaire

Le président SEV Matthias Hartwich espère que la demande formulée par le SEV dans sa réponse à la consultation de fixer un objectif de transfert pour le trafic marchandises intérieur sera également prise en compte. « L'objectif de transfert du trafic de l'Initiative des Alpes a fait ses preuves dans le trafic transalpin bien qu'il soit encore loin d'être atteint », constate Hartwich.

voici une situation problématique : une version récente d'un règlement applicable dans des ateliers d'une entreprise de transport prévoit ceci :

« Des vêtements propres doivent être portés au restaurant du personnel et dans les salles de réunion. Les vêtements de travail et les sur-vêtements marqués [du nom de l'entreprise] ne doivent être portés que dans l'enceinte de l'usine. Tout port de vêtements professionnels sur le chemin du travail, les pauses ou le retour au domicile est donc interdit. »

Contradictions

Le problème est que, dans un autre document datant de 2012 et qui est toujours en vigueur, il est mentionné que « ... les personnes se changent, au début du travail, avant de timbrer et à la fin du travail, après avoir timbré. »

Il y a donc ici une évidente contradiction : soit on permet aux gens de venir au travail et de rentrer chez soi en habits de travail, soit on l'interdit, mais il faut alors compter le temps d'habillage/déshabillage comme du temps de travail payé.

Outre que le règlement mentionné ci-dessus n'a pas fait l'objet de discussions/négociations avec les représentants du personnel, la contradiction mise en évidence nous semble suffisamment grave pour justifier que la question soit débattue et réglée au plus vite.

ÉLECTIONS COPE

E-Voting fin : 20 mai

SEV. Donne ta voix à la candidate et au candidat du SEV !



Denise Engel, circonscription I-AEP de la CoPe Division Infrastructure.



Frank Jeremias, Support de la CoPe Surface Infrastructure FUB.

ANGLE DROIT

Se changer, c'est du temps de travail !

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

Pour le personnel qui effectue un travail potentiellement salissant, par exemple dans des ateliers, des dépôts ou des garages, le port d'habits spéciaux est souvent obligatoire. Qu'en est-il des règles du jeu concernant l'habillage/le déshabillage avant ou après le travail, ou lors de pauses ?

Selon la législation, le temps de travail est défini par le temps pendant lequel le travailleur doit se tenir à la disposition de l'employeur (Art. 13 OLT 1, l'Ordonnance 1 relative à la

loi sur le travail). Les mesures qui sont prises avant ou après le travail effectif doivent, dans certaines circonstances, compter comme temps de travail, si elles font obligatoirement partie du processus de travail.

Un Commentaire du SECO existe, qui précise les notions légales : « Toutes les activités et mesures qui doivent être effectuées ou prises, par exemple, pour des raisons de sécurité ou d'hygiène au travail, avant que l'acte de travail à proprement dit puisse débuter, comptent comme temps de travail. L'habillage et le changement de vêtements nécessaires au processus en font partie : enfilage d'un équipement de protection dans un but de protection de la santé et contre les

accidents, enfilage d'une tenue de travail par-dessus les vêtements de ville ou d'une tenue stérile, ou encore, passage dans un sas pour des raisons d'hygiène, etc. »

Ce commentaire est en vigueur depuis 2007, mais une précision a été apportée en 2019 à propos du changement d'habits, à la suite d'une décision du Tribunal fédéral.

Cependant, il serait délicat de tirer de cette décision du TF un droit absolu à du temps de travail payé pour mettre/enlever ses habits de travail, dans la mesure où notre Haute Cour se contente d'inciter les partenaires sociaux à en fixer les règles dans les CCT ou les règlements du personnel.

Pour illustrer ce qui précède,

DÉPART DE MARKUS CADOSCH

« La jeunesse me rend optimiste »



Markus Cadosch a représenté diverses sections de la Suisse orientale au sein du SEV.

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Durant quatre ans, Markus Cadosch a marqué de son empreinte le travail du SEV en Suisse orientale. Il a quitté le SEV le 1^{er} mai pour relever de nouveaux défis. Bref retour sur ses activités.

Markus Cadosch est un irrédutable « cheminot ». Il est membre du SEV depuis 1986 et, comme il le dit lui-même, il a l'intention de le rester. Après son apprentissage de conducteur de locomotive, il a travaillé aux Chemins de fer rhétiques (RhB). Il a ensuite sillonné les routes en qualité de vidéojournaliste et présentateur à la TV *Südoschtswyz*. Il a été chef de projet pour les transports publics (TP) dans le canton des Grisons, puis directeur de formation au sein de Login Formation professionnelle, ce qui l'a ramené dans le monde des TP. En 2019, il a commencé à travailler au SEV en tant que secrétaire syndical, assumant la responsabilité d'une douzaine de sections en Suisse orientale et du secrétariat du SEV à Coire. Aujourd'hui, il devient indépendant comme conseiller en formation pour adolescents, photographe freelance et chauffeur pour le service de transfusion sanguine. C'est Roger Tschirky, actuellement au comité central du ZPV et coordinateur pour les RhB, qui lui succède au SEV.

Quand tu regardes en arrière, quels ont été tes plus beaux moments au SEV ?

En 2019, j'ai été très présent dans le bus du jubilé pour les 100 ans du SEV. Là, j'ai rencontré des gens magnifiques dont je garde un souvenir ému. Jour et nuit, nous étions dans le hall de la gare principale de Zurich, c'était très particulier. À cette époque, un collègue avait été victime d'un accident tragique, et nous tenions le livre de condoléances près du bus. Cela demeure une expérience inoubliable.

Y a-t-il eu des évolutions difficiles à accepter pour toi ?

Parfois, j'ai le sentiment que le consumérisme prend le pas sur le reste. Certains s'attendent à ce que les professionnels du SEV que nous sommes se chargent de tout et endossent toute la responsabilité. Pour être méchant, je dirais qu'on sent par moments dans la génération des baby-boomers une certaine autosatisfaction. Il y a aussi beaucoup de leurs d'espoir.

Des leurs d'espoir ?

Oui, je suis heureux de constater un rajeunissement dans les sections de la Suisse orientale. Le cliché qui veut que les jeunes soient paresseux et uniquement tournés vers la

consommation est faux. Au contraire, j'ai moi-même remarqué chez beaucoup de jeunes un regain du sentiment communautaire. Beaucoup font preuve d'engagement et sont prêts à assumer des responsabilités. Cela me rend très optimiste.

Y a-t-il d'autres signes prometteurs ?

Certainement. Durant la période où j'étais au SEV, il y a eu la crise du Covid. J'ai été surpris en bien par la manière dont les entreprises de la branche se sont occupées de leur personnel. Dans mes sections, tout le monde a reçu 100% de son salaire. Nous avons même pu enregistrer quelques avancées, comme aux RhB. La hausse des salaires s'est accélérée, et pas seulement pour les conducteurs de locomotive. Lors des dernières négociations salariales, nous avons enfin pu rattraper le retard salarial pris par le personnel des locomotives des RhB par rapport aux autres entreprises ferroviaires. Les salaires atteignent désormais un niveau conforme à celui des marchés. Pour les employés qui exercent des professions très exigeantes, nous avons pu élaborer un bon modèle de retraite. Ceux qui travaillent à la construction des voies ferrées ou à la manœuvre pourront partir plus tôt à la retraite ou économiser davantage s'ils travaillent jusqu'à 65 ans. Mais attention, nous ne devons pas nous reposer sur nos lauriers.

Où vois-tu les défis d'aujourd'hui ?

La pression sur le personnel va reprendre de plus belle, surtout parce que la Confédération et les cantons vont renforcer les mesures d'économies. La politique me donne souvent un peu l'impression d'être schizophrène : d'un côté, elle entend encourager les transports publics, car nous sommes une partie de la solution dans la lutte contre le dérèglement climatique, de l'autre elle souhaite faire des économies sur le dos du personnel. Je crois que nous devrions vraiment faire très attention à la personne à qui l'on donne son vote. Si on travaille dans les transports publics, je ne comprends pas qu'on puisse élire des gens qui, dans les parlements, se positionnent contre la branche. Chez nous, dans les Grisons, nous voyons très bien à quel point les TP sont importants. Avec le train ou en car postal, tu rejoins n'importe quel bled. Ce n'est pas seulement primordial pour le trafic pendulaire et le tourisme, c'est également une manière de contribuer à la cohésion au sein de la population. Dans les Grisons, nous sommes fiers des RhB. Ce qui prouve une nouvelle fois que les transports publics ne doivent pas toujours être à 100% rentables. Dans cette branche de service public, la valeur immatérielle de l'offre n'a pas de prix.

VOTATION TL

CCT à renégocier !

Yves Sancey. Les membres de la section SEV-TL donnent mandat au SEV pour une renégociation de la CCT-TL et ses annexes.

Le dépouillement du résultat de ce vote, auquel a participé plus d'un membre sur deux, s'est déroulé jeudi 27 avril 2023. Le résultat est on ne peut plus clair : les votants ont donné à 95,5% mandat au SEV pour une renégociation de la CCT-TL et de ses annexes.

Il s'agit d'un résultat représentatif et satisfaisant qui donne au SEV et à ses représentants la légitimité nécessaire pour entreprendre ces négociations.

Le SEV a informé la direction des Transports publics de la région lausannoise (TL) du mandat qu'il a obtenu et lui a demandé de prendre position sur la volonté réciproque de renégocier le texte. Cette demande émane de la base qui a été confirmée par la consultation massive.

Le SEV va procéder à l'analyse du questionnaire envoyé avec la votation et organisera des assemblées sectorielles afin d'entendre les revendications des collègues et élaborer un cahier de revendications. Comme d'habitude au SEV, le cahier de revendications sera validé par les membres.

Le but de cette démarche est d'obtenir une meilleure CCT et d'améliorer les conditions de travail qui, de l'avis du personnel, se sont durcies ces dernières années. Il y a une urgence à rendre la profession plus attractive, ne serait-ce que pour répondre au problème de la pénurie actuelle de personnel. En particulier dans un contexte où les TL doivent engager 600 conducteurs en sept ans.

Le SEV compte sur la mobilisation et la solidarité du personnel. « Ensemble nous sommes forts ! » résume Pablo Guarino, secrétaire régional SEV chargé du dossier.

GARE DE TRIAGE DE LIMMATTAL

La pétition porte ses fruits !

Michael Spahr. CFF Cargo a réagi à la pétition que plus de 250 collaborateurs de la gare de triage de Limmattal (RBL, Rangierbahnhof Limmattal), entre Aarau et Zurich, ont signée et déposée le 24 mars avec le SEV. CFF Cargo a également reconnu la nécessité d'agir et est prêt à améliorer les conditions de travail, plusieurs salaires du personnel ont été augmentés avec effet rétroactif au 1^{er} janvier. CFF Cargo prend position comme suit sur les différents points critiques.

« 1. Il est urgent d'augmenter le nombre de spécialistes qualifiés et expérimentés au CCF : les recrutements battent leur plein depuis l'été 2022. Depuis lors, nous avons déjà engagé plus de 35 collaborateurs. Compte tenu de la situation tendue sur le marché du travail, il faut toutefois encore du temps pour trouver les bons collaborateurs et les garder dans l'entreprise. Les nombreuses formations doivent suivre les nouveaux collaborateurs existants constituent un défi particulier. Il est donc possible qu'il y ait encore des pénuries de personnel dans les mois à venir.

2. Il est urgent de réduire les tâches dans le temps disponible : selon les déclarations de la délégation du SEV, il s'agit ici de répartir le travail sur les autres tours en cas de suppression de tours. Si cela se fait à court terme, comme par exemple en cas de maladie 2/2, toutes les personnes concernées ne comprennent. Cependant, en raison d'un sous-effectif prolongé, il est arrivé par le passé que des tournées soient annulées quelques semaines avant la planification et regroupées avec d'autres tournées. Avec un effectif de plus en plus équilibré, de telles annulations sont de moins en moins fréquentes. Nous examinons aussi l'organisation actuelle du travail sur ces points afin d'obtenir une décharge durable.

3. Il est urgent de disposer de contrôleurs techniques (CT) présents en permanence : Faute de personnel, une tournée de TKC a été supprimée. Cette fonction n'est donc plus sur place 24 heures sur 24, ce qui peut entraîner des retards compréhensibles dans le déroulement de l'exploitation en cas d'éventuels cumuls avec d'autres événements. Actuelle-

ment, la formation de trois CTC est en cours et s'achèvera en octobre 2023. Dans l'idéal, le tour manquant pourra être remis en place au plus tard en novembre 2023. Cela contribuera certainement à une plus grande stabilité et à un allègement de la charge de travail.

4. La répartition et la planification nécessitent impérativement la participation des personnes concernées : plusieurs collaborateurs ont accumulé des crédits d'heures pendant les pics de pénurie de personnel de l'été et de l'automne 2022 afin de pouvoir maintenir l'exploitation. Afin de ne pas dépasser les limites légales, ces crédits ont toutefois dû être supprimés avant la fin de l'année. En raison de la brièveté du délai, la communication de ces mesures aux collaborateurs a parfois souffert. Nous l'avons reconnu et voulons améliorer cela dès maintenant.

En outre, un « groupe d'accompagnement Forza RBL » composé de collaborateurs du RBL et de la direction doit accompagner la mise en œuvre des mesures et examiner d'autres mesures. Le secrétaire syndical SEV Philipp Hadorn se réjouit en principe des déclarations d'intention de CFF Cargo, mais il constate aussi : « Les récentes promesses doivent maintenant être suivies d'actes concrets. Nous allons maintenant regarder de très près et vérifier si la situation s'améliore réellement au cours des prochains mois, car la pression et la souffrance des collègues sur place sont devenues insupportables. Il s'avère qu'une bonne protestation constructive déclenche également des processus - espérons qu'ils soient couronnés de succès ».

Pour rappel, cette pétition avait été lancée et déposée car, pour les collaborateurs à RBL, la situation est extrêmement difficile et le manque de personnel qualifié en est une des raisons principales. Il y a quelques mois déjà, le SEV avait rendu attentif les CFF et CFF Cargo qu'il 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.

HELVETIA

La prévoyance et les avantages fiscaux du pilier 3a

Comment conjuguer prévoyance et économies d'impôts ?

Dans la plupart des cas, les rentes de l'AVS et de la caisse de pension ne suffisent pas à maintenir le niveau de vie une fois que l'on est à la retraite. C'est pourquoi l'État soutient, par le biais d'avantage fiscaux intéressants, celles et ceux qui souscrivent volontairement un pilier 3a pour leur prévoyance.

Commencer le plus tôt possible – un principe à respecter

Plus vite on commence à se soucier de sa prévoyance vieillesse, mieux c'est. Même avec de petits montants, on finit par réunir au fil des ans une somme considérable. Ainsi, p. ex., avec une mensualité de CHF 200 pendant trente ans, on obtient CHF 72 000. En tablant sur un taux d'intérêt annuel moyen de 2%, on pourra même escompter un total de CHF 99 311.

Choisir sa variante du pilier 3a

Il existe différentes solutions de prévoyance reconnues, comme le compte bancaire 3a, mais aussi les options que l'on peut souscrire de manière personnalisée auprès d'une compagnie d'assurance. Le processus d'épargne y est garanti de façon à ce que l'objectif fixé puisse être atteint, notamment en cas d'incapacité de gain après un accident ou une maladie. C'est à chacune et chacun de décider de la solution la plus adaptée.

Déduire les cotisations du pilier 3a de ses impôts

La Confédération fixe le montant maximal du versement annuel pour le pilier 3a. Les versements annuels jusqu'à concurrence de ce plafond peuvent ensuite être déduits des impôts. Pour 2023, ce plafond s'élève à CHF 7056 pour les personnes exerçant une activité lucrative avec caisse de pension. Les personnes exerçant une activité lucrative sans caisse de pension peuvent verser au maximum CHF 35 280 (ou 20% maximum de leur revenu net).



Dans l'exemple ci-dessus, une personne habitant à Olten et percevant un revenu annuel de CHF 80 000 paie CHF 606 de moins d'impôts par an, ce qui représente une économie fiscale de CHF 18 180 sur trente ans.

Lors du versement, les avoirs 3a sont imposés une seule fois, à un taux distinct. Lorsqu'ils sont retirés au bout de trente ans, l'impôt s'élève à CHF 4961 pour un capital épargné de CHF 99 311. Au final, il en résulte un capital de prévoyance considérable de CHF 94 350, qui permettront de compléter les rentes de l'AVS et de la caisse de pension une fois à la retraite.

Planifier intelligemment

Pour organiser au mieux sa prévoyance personnelle tout en économisant des impôts, il est recommandé de demander conseil à nos spécialistes. Vincenzo 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 sur www.helvetia.ch/sev.

En partenariat avec

helvetia

Votre assureur suisse

MODIFICATION DES TABLEAUX DE SERVICE

L'OFT accepte en partie la plainte de la ZPV

Markus Fischer. En novembre 2021, la sous-fédération SEV du personnel des trains a demandé l'ouverture d'une procédure à l'Office fédéral des transports (OFT) pour non-respect de la loi sur la durée du travail (LDT) et de son ordonnance (OLDT). La ZPV a fait les propositions suivantes :

1. Les CFF doivent suspendre immédiatement l'essai-pilote lancé le 1^{er} février 2021 permettant de convertir des pauses en interruptions de travail. Le service de répartition a en effet transformé sans délai les pauses prévues en interruptions de travail dans le programme de répartition SOPRE. Ces changements sont soulignés en rouge. Si la personne concernée ne faisait pas opposition, les modifications seraient considérées comme définitives et sinon, elles seraient corrigées « dans la mesure du possible ». Les modifications étaient faites dans beaucoup de cas à très court terme. Cette procédure a été introduite définitivement par les CFF à fin 2021 sans avoir consulté la ZPV.

2. Pour toutes les adaptations des tableaux de service, les CFF doivent consulter les employés concernés ou leur représentant, également pour de nouvelles modifications effectuées sur des tableaux de service déjà consultés.

3. Pour toutes les adaptations des tableaux de service avec des tours récurrents, les CFF doivent mettre à disposition des collaborateurs une représentation graphique.

Deux propositions approuvées

Après une prise de position écrite des CFF, une réponse de la ZPV et une réplique des CFF, puis une discussion à ce sujet, l'OFT a pris une décision en mars 2023 : il ordonne aux CFF d'exécuter les propositions 2 et 3. « Le processus de consultation des tableaux de service doit être défini par l'entreprise et communiqué clairement aux travailleuses et aux travailleurs », précise l'OFT au sujet de la proposition 2.

En revanche, le processus de consultation du personnel critiqué dans la proposition 1 est jugé par l'OFT conforme à la LDT. Il argumente en disant que les modifications à court terme d'un tableau de service doivent être possibles pour des motifs importants afin que les CFF puissent s'acquitter de leur obligation d'exploiter et tenir les horaires. La consultation des tableaux de service n'est pas réglée de manière explicite dans la LDT, elle doit être précisée et communiquée par l'entreprise. Les CFF ont défini le processus de consultation des tableaux de service en accord avec la CoPe

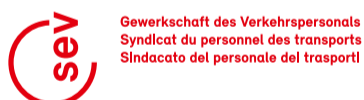
dans la notice explicative « Gestion AC PEP ». Les CFF ont ainsi inclus une représentation légitime du personnel. La LDT ne précise pas de quelle représentation il doit s'agir.

En tous les cas, l'OFT déclare qu'il est « essentiel que dans l'entreprise, toutes les parties impliquées connaissent clairement les étapes de planification des tableaux de service et du service de répartition. Cela comprend, entre autres : les délais exacts ; les canaux de communication ; la fixation des déroulements et de la réalisation des consultations et des accords ; la fixation des tâches, compétences, responsabilités de toutes les personnes concernées, par exemple [...] les représentantes et représentants des travailleuses et travailleurs [...] ». L'OFT a constaté que « possiblement, les points mentionnés ci-dessus ne sont pas exhaustifs dans tous les cas. Afin d'éviter tout litige à l'avenir, l'OFT recommande d'améliorer les processus. »

« Nous prenons acte avec étonnement de la position de l'OFT au sujet des modifications à court terme dans les tableaux de service », déclare le secrétaire syndical SEV Jürg Hurni. « Le SEV va analyser les processus à négocier de manière détaillée et défendre les besoins des membres. Les modifications à court terme des tours de service se produisent dans beaucoup d'entreprises de transports publics et sont très souvent problématiques pour les personnes concernées. Avec de telles pratiques, la fiabilité de la planification se trouve bafouée. »

« Communication respectueuse »

Selon Jürg Hurni, l'intégration des syndicats suffisamment tôt doit faire partie de l'amélioration des processus. « La ZPV représente tout de même 1700 personnes parmi les assistants clientèle », prévient Jürg Hurni. Pour lui, ne pas consulter la ZPV va contre une « communication respectueuse entre l'entreprise et le personnel », et c'est ce que recommande l'OFT pour que cela amène « de la satisfaction des deux parties ». Le président central ZPV Ralph Kessler tire le bilan suivant : « Pour nous, la décision de l'OFT est un succès. Elle montre clairement aux CFF de quelle manière ils doivent procéder en cas de modification des tours en cours d'année dans les tableaux de service déjà consultés. Actuellement, les CFF procèdent à la répartition avec des modifications de tours constantes et unilatérales et ceci est une atteinte massive portée au temps libre du personnel, ce qui n'est plus acceptable pour nous. La ZPV est curieuse de voir quelles solutions les CFF vont proposer à l'avenir. »



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

Le Syndicat du personnel des transports SEV, qui compte environ 37'000 membres, recherche de suite ou pour une date à convenir un ou une

collaborateur administratif / collaboratrice administrative à 80% au secrétariat régional de Zurich

Dans cette fonction très variée, polyvalente et intéressante, vous effectuerez les tâches suivantes :

- responsabilité du bon fonctionnement administratif du secrétariat régional
- support et coordination des demandes des sections locales et des membres SEV
- organisation d'actions et assemblées, et participation
- traitement des appels téléphoniques, première personne de contact pour les membres
- contrôle des délais et des points en suspens
- traitement et rédaction de la correspondance

En cas d'intérêt de votre part et avec un profil correspondant aux qualifications requises, une évolution de carrière pour devenir secrétaire syndical/e est envisageable.

Après votre formation commerciale, vous avez acquis de l'expérience dans une fonction similaire dans le domaine syndical. Vous êtes de langue maternelle allemande avec de bonnes connaissances du français. Vous êtes dynamique, avez le contact facile, la capacité d'organiser votre travail de manière indépendante, et faites preuve de précision dans vos tâches. De plus vous savez travailler en équipe, êtes en mesure de supporter de grandes charges, de garder le contrôle dans les situations de stress et de gérer les questions complexes.

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

Angela Meili, cheffe du personnel, tél. 079 222 37 75, répond volontiers à vos questions.

Ce poste vous intéresse ? Angela Meili (angela.meili@sev-online.ch) prend acte de votre candidature complète adressée par courrier électronique.

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

SEV

Journée recrutement



Comme ici au Junior Business Team à l'étage supérieur de la gare d'Olten, des collaborateurs des CFF ont reçu le 27 avril la visite du SEV sur différents sites de Brigue, Olten et Zurich. Cette fois-ci, de délicieux biberli faisaient partie des cadeaux publicitaires.

1^{ER} MAI 2023

De meilleurs salaires. De meilleures retraites. Égalité maintenant!



Grosse mobilisation de la section SEV-tpf au 1er mai de Fribourg

MARKUS FISCHER

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

1^{er} mai 2023 : des milliers de personnes demandent des hausses de salaires et de rentes et l'égalité maintenant !

Dans toute la Suisse, des milliers de travailleuses et travailleurs ont porté leurs revendications dans la rue, à l'occasion de plus de 50 manifestations, rassemblements et fêtes portées par les syndicats de l'Union syndicale suisse (USS). Sous le slogan « De meilleurs salaires. De meilleures retraites. L'égalité maintenant ! », la crise du pouvoir d'achat et les salaires trop bas des femmes figurent au centre des mobilisations.

Plus de photos sur la page Facebook du SEV @verkehrsgewerkschaft



Plus de 500 personnes ont défilé à Lausanne

YVES SANCEY



Bienne

RENE ZÜRCHER



Les fameux bifanas à Fribourg

MARKUS FISCHER

En Suisse romande, de nombreux cortèges ont également eu lieu. A Genève, plus de 2000 personnes ont défilé de la place des 22-Cantons en passant par le pont du Mont-Blanc et les Rues basses avant de terminer aux Bastions. L'inflation était au cœur des préoccupations. Plus de 500 personnes ont défilé à Lausanne en fin d'après-midi en partant de la place de la Riponne. Au même moment, à Fribourg, près de 300 personnes, selon la police, ont participé à la fête des salarié-e-s. Le SEV a assuré une très bonne présence à la fois dans le tronçon du 1er mai mais également en tenant un stand sur la place de l'Hôtel de ville où les bifanas portugais ont eu un grand succès.

La plus grande manifestation, à Zurich, réunit déjà environ 10 000 personnes. Les prix, les primes d'assurance-maladie et les loyers augmentent – alors que les salaires sont à la traîne et que les retraites sont menacées par de nouvelles baisses.

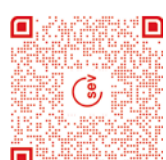
Pierre-Yves Maillard, président de l'USS, lance un avertissement dans ses discours à Interlaken et Yverdon-les-Bains: « Une crise majeure du pouvoir d'achat est en cours et menace de s'aggraver dans les prochains mois. Du côté patronal, les adaptations des salaires à l'inflation sont contestées. Au contraire, les élites économiques demandent une hausse du temps de travail et de nouvelles hausses de l'âge de la retraite. »



Plus de 2000 personnes ont manifesté à Genève, ici le tronçon SEV-tpg.

YVES SANCEY

1er Mai online



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

LIGNE LE LOCLE-LES BRENETS

Une délégation luxembourgeoise en visite aux Brenets



La délégation luxembourgeoise de la fédération de l'OGBL entourée des collègues du SEV.

René Birgen, Ancien membre du comité exécutif du OGBL-FNCTTFEL. On a pu le lire dans le journal du SEV : les jours de la ligne à voie métrique entre Le Locle et Les Brenets sont comptés, car le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication a fixé à 30% la couverture minimale des coûts pour le maintien d'une liaison ferroviaire, un pourcentage que la ligne d'environ quatre kilomètres en Suisse romande, à la frontière avec la France, n'atteint pas, d'autant plus qu'à l'avenir il faudra encore investir dans l'accessibilité exigée.

Après l'annonce de la suppression envisagée de la ligne rurale à voie métrique entre Le Locle et les Brenets dans le bulletin du SEV, une délégation de cheminots du OGBL-FNCTTFEL luxembourgeois a aimé rencontrer des collègues cheminots locaux afin de se faire sur place une image de ladite ligne.

Le contact s'étant fait par le président du

syndicat « Chemins de Fer » de l'OGBL-FNCTTFEL et de Christiana Jäggi, responsable auprès du SEV pour les contacts internationaux, la rencontre sur place a eu lieu en date du 13 avril passé à Le Locle où le camarade Laurent Juillerat et l'ancien chef de dépôt Bernard Schneider ont accueilli le groupe luxembourgeois.

Au cours du trajet aller-retour entre Le Locle et Les Brenets et d'une visite guidée détaillée des installations ferroviaires des Brenets, le collègue Laurent Juillerat a donné aux collègues luxembourgeois toutes les informations nécessaires sur la création de la ligne ferroviaire ainsi que sur les réflexions qui devraient conduire à sa fermeture programmée.

Bien entendu, des points sociaux et syndicaux ont également été abordés, notamment le devenir des salariés qui seront touchés par la fermeture de la ligne.

avec le badge du personnel. Il ne reste plus qu'à espérer que l'on puisse trouver aussi une telle solution à Bâle. Concernant les quais trop courts nous avons reçu l'information positive qu'à Kreuzlingen, un quai extérieur supplémentaire sera construit. A Olten les trains GIRUNO de 404 mètres circulent maintenant sur la voie 11 au lieu de la voie 10, où des trains longs peuvent rester lorsqu'ils doivent changer de sens à cause de travaux de construction à Olten. Ainsi il n'y a plus que 2 portes en dehors de la zone de quais. Le 16 mars a eu lieu l'assemblée de la section SEV externe « Alliance Romandie Léman ». A cette occasion un nouveau comité a été élu et il a été décidé de retourner dans la ZPV en tant que section Lausanne-Sion. La ZPV et les membres du comité central ZPV félicitent avec une standing ovation et un vif applaudissement la section pour sa nouvelle constitution. Pour les contrôles sporadiques des bus de remplacement dans le Rheintal il y a eu une instruction de travail qui a causé pas mal de tourments. Entretemps, il a été possible de clarifier par la discussion les points de vue divergents et de trouver ensemble des solutions. Les thèmes des salaires pour les échelons de fonction des assistants-clientèle et des chefs assistants-clientèle ont donné lieu à des discussions intensives et parfois très émotionnelles, de même que le respect des BAR Assistance clientèle P 131.2 et le chargement de vélos par les voyageurs. La CoPe rapporte qu'à l'enquête sur la répartition du personnel environ un tiers des gens a répondu, ce qui est un résultat très positif. Etant donné que cela représente environ 1000 réponses, nous avons besoin d'un peu de temps pour le déchiffrement. Nous sommes curieux de voir ce que cela va donner. En ce qui concerne le recrutement des membres on peut dire ceci : continuons nos efforts sur la belle lancée de l'année dernière. L'union fait la force!

SOUS-FÉDÉRATION ZPV

Des thèmes et des défis variés

Susanne Kratzer. À l'occasion de la séance du comité central du 23 mars, nous avons accueilli Serge Richoz, ancien président de la section ZPV Bienne et représentant de la région Ouest à la commission centrale ZPV, afin de le remercier pour son grand engagement et de prendre congé de lui. La prochaine discussion sur les priorités a lieu le 19 avril. Il nous tient à cœur que ces discussions se déroulent à intervalles réguliers. Après que les responsables vacances aient pu suivre une formation sur le nouveau programme d'enregistrement des vacances, dès le mois de mai nous utiliserons ce système pour les vacances 2024.

La caméra vidéo qui a été installée dans les stations de ravitaillement Selecta dans les locaux du personnel à Zurich HB a été entretemps retirée mais celle de Bâle CFF est encore en place. A St-Gall il a été possible d'installer avec l'exploitant des automates de ravitaillement un système qui fonctionne

SOUS-FÉDÉRATION PV

Réformer la LPP: oui mais pas comme ça!

Alex Bringolf. C'est à la Casa del Popolo de Bellinzzone que le Comité central s'est réuni le 25.04.2023 pour sa troisième séance de l'année. Le président central Roland Schwager a accueilli le Comité central ainsi qu'Eliana Biggio, présidente de la PV Ticino et Franco Panzeri de la CG-PV.

La nouvelle loi sur la protection de données nous cause des soucis administratifs, les informations sur les mutations ne peuvent plus s'échanger comme jusqu'ici. Ces derniers jours, le SEV a envoyé aux membres un questionnaire sur ce qu'ils acceptent ou refusent. Jusqu'à l'automne, le Comité central et les sections vont analyser les flux de données internes.

Roland Schwager appelle nos membres à participer aux manifestations et à soutenir les revendications de nos compagnes lors de la Grève des femmes du 14 juin 2023.

Notre nouveau caissier central Daniel Pa-

sche s'est entretenu avec le président central et ils se sont déjà fait des réflexions sur la situation financière de la PV. La baisse des effectifs des membres va se poursuivre et le CC devra réfléchir au cours des mois prochains sur le budget 2024. Il devra évoquer des mesures d'austérité pour repousser une augmentation de la cotisation. Franco Panzeri (CG) voit que les défis des sections sont les mêmes.

L'Assemblée des délégué-e-s du 9 mai est organisée, les invitations et la documentation ont été envoyées. Nous sommes impatients d'entendre l'exposé de notre nouveau président SEV Matthias Hartwich et la discussion qui suivra.

L'Union syndicale suisse a lancé le référendum contre la réforme LPP. Dans le Journal SEV, Aroldo Cambi parle d'une pure provocation de la part du Parlement. La Confédération et la Banque nationale mettent à disposition une « garantie de 209 milliards de francs » pour sauver le Crédit suisse mais il n'y a pas d'argent pour la prévoyance vieillesse !?

Le Conseil de fondation de la Caisse de pensions CFF a développé, pour des temps meilleurs, un modèle de participation pour les pensionné-e-s. Un tel modèle doit aussi être créé pour la compensation du renchérissement. Notre président central va s'informer sur les détails auprès d'Aroldo Cambi.

Lors de la séance de la Commission des retraités, des informations ont été données par Unia Zurich sur une manifestation à Berne en faveur de la 13ème rente AVS. Le CC PV la soutient et informera ses membres le moment venu. Cette Commission des retraités de l'USS n'est absolument pas d'accord que des entreprises de transport remplacent leurs anciens distributeurs par des automates qui n'acceptent pas la monnaie. L'accès de la clientèle aux transports publics en est rendu plus difficile voire empêché et nous ne sommes pas d'accord.



PV VAUD

Nouveau caissier, FVP, LPP et solidarité!

Dominique Tissières. Voici les points forts à retenir de cette assemblée générale, tenue en présence de 45 membres, le mercredi 26 avril 2023. Pour Roland Basset, une émotion particulière, puisque, suite au décès de René Guignat, le 21 août 2022, ce fut sa première assemblée comme président de la section.

Premier point fort, l'hommage aux 92 collègues disparus durant l'année 2022.

Un deuxième point fort, le changement de caissier. Daniel Pasche, caissier de la section depuis 2016, qui, depuis le 1er janvier 2023, est devenu caissier central de PV suisse, a présenté le rapport de caisse pour l'année 2022. Le collègue Dominique Steiner, qui fut acclamé comme nouveau caissier de la section PV Vaud, donna lecture du budget pour l'année 2023. La commission de gestion souligna la bonne tenue des comptes et demanda aux membres présents de les approuver et d'en donner décharge aux caissiers et comité.

Le troisième point fort fut le rapport d'ac-

tivité présenté par Roland Basset. Il rappela les manifestations proposées durant l'année 2022 et fit, entre autres, cette remarque : « pour une section qui compte plus de 1100 membres, la participation à certaines activités proposées est vraiment faible ». Une fois encore, il rendit attentif les membres aux nouvelles modalités pour l'acquisition de l'AG FVP, dès le 1er janvier 2024. Il déplora le manque d'information des sections des actifs à inciter le transfert des futurs retraités pour rejoindre les sections de la PV. Après la déconvenue de l'initiative « AVS21 », il demande de soutenir le référendum contre la baisse des rentes du 2ème pilier. Concernant les activités prévues en 2023, chaque membre sera tenu au courant des détails par le biais du journal SEV et des avis aux internautes. Nota Bene : La rencontre pour les personnes seules prévue pour le jeudi 6 juillet 2023 est supprimée.

Avec la conférence du jour, nous avons pris connaissance de l'action sociale et spécifique de la Fondation REPR (Relais enfants parent romand). Cette fondation soutient les familles, les proches et les enfants de personnes détenues en Suisse romande. Elle est composée d'une dizaine de professionnels et d'une soixantaine de bénévoles. Merci à Mme Viviane Schekter, la directrice et à M. Sylvain Robin, un collaborateur, d'avoir entrouvert la porte de cette délicate et importante présence auprès des familles et des enfants de personnes détenues. Pour nous tous, ce fut une découverte.

Le mot de conclusion appartient à Roland Basset : « la solidarité doit rester l'argument principal d'une appartenance au syndicat, et nous retraités, membres de la PV, nous nous devons d'être solidaire avec nos membres actifs, comme l'ont été, nos anciens, avec nous ».

TRANSN

Encore du travail sur les horaires!

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Le SEV a effectué un sondage auprès du personnel neuchâtelois de TransN, les transports publics neuchâtelois, pour mesurer la satisfaction des collègues. Si, de manière générale, les conditions d'engagement et de travail sont jugées bonnes, une insatisfaction profonde concernant les horaires est ressortie du sondage dans le secteur pneu en général et à La Chaux-de-Fonds en particulier où la situation est des plus préoccupantes.

Au début de 2023, le SEV a envoyé un sondage à tous les membres travaillant à TransN, les transports publics neuchâtelois. Il s'agissait de cibler les doléances en matière de bien-être au travail des différentes catégories de personnel et sur les différents lieux de service.

La participation a été représentative. «Je tiens à remercier les collègues qui ont répondu à ce questionnaire», indique Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical chargé du dossier. Les résultats de l'enquête ont été présentés à l'équipe de direction représentant l'ensemble des départements lors d'une séance bimestrielle en avril. Le SEV constate qu'en règle gé-

nérale, les conditions de travail qui vont dans le sens de la convention collective de travail ont reçu un résultat relativement satisfaisant. Sur les conditions d'engagement en ce qui concerne les salaires et les prestations sociales, dans l'ensemble, tout le monde est satisfait. «Cela nous réjouit, mais nous allons continuer à travailler pour améliorer leurs conditions d'engagement» souligne Etique.

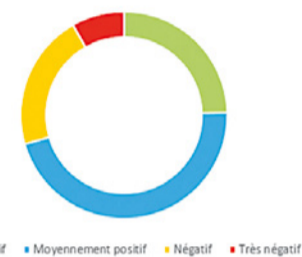
Problèmes d'horaire

Si sur la question des horaires, les choses vont plutôt dans la bonne direction. Le sondage a montré un secteur en grande souffrance. «Ce qu'on redoutait, c'est que pour le personnel qui travaille à l'exploitation, en particulier dans le secteur pneu, c'est-à-dire aux dépôts de Neuchâtel, Marin, en gros le bas du canton, du Val-de-Ruz, du Val-de-Travers, de La Chaux-de-Fonds et du Locle, de gros problèmes d'horaires et d'organisation sont apparus.»

Il y a une insatisfaction liée aux horaires, mais cela se ressent particulièrement et de manière significative sur le réseau de La Chaux-de-Fonds. «C'est préoccupant, s'inquiète Etique, les amplitudes sont trop grandes, les tours sont fatigants.» L'offre a évolué. Les commanditaires

ont demandé un élargissement des prestations, avec une augmentation des cadences jusqu'à 20 h. «Le fait d'assurer ces prestations supplémentaires génère des problématiques en termes d'horaire. Il n'en demeure pas moins que ce n'est pas parce que l'on développe une offre que, systématiquement, on doit dégrader les conditions d'horaires», fulmine Etique.

13. Les réglementations sur la durée du travail répondent à mes besoins



Sur l'ensemble de l'entreprise, les horaires ne sont vus comme très positifs que pour une minorité.

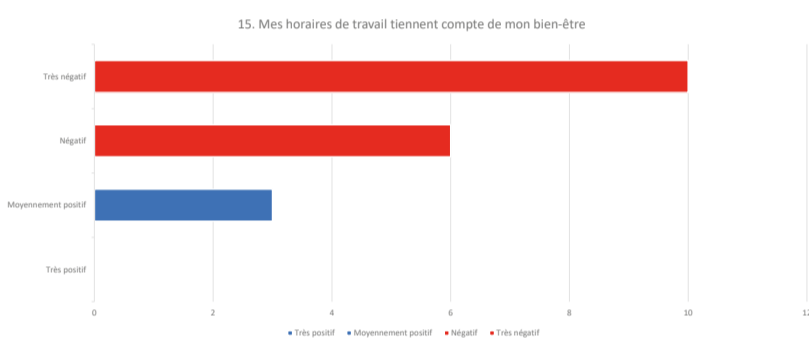
quement, on doit dégrader les conditions d'horaires», fulmine Etique.

Le directeur du département a été sensible à ces arguments, car il est conscient du problème et s'attendait à ce que cela ressorte dans le sondage. Une étude à l'interne est envisagée pour demander au personnel ses préférences. «La démarche est intéressante, même si ce n'est pas cela qui va

sensiblement améliorer les horaires. Il y a de trop grandes amplitudes qui donnent une insatisfaction. Ces tours ne seront simplement pas choisis. Et le problème restera. On devrait plutôt réfléchir au bien-être du personnel et à l'attractivité des tours de service que penser systématiquement aux taux de rendement et à la productivité de ce personnel», s'inquiète Etique. On constate un grand taux d'absentéisme et un manque d'attrait pour ces métiers. La structure des horaires et des cadences pose problème. Si l'on finit à 20 h, avec le temps de repos légal, il n'est pas possible de recommencer avec du vrai matin. Il faut faire alors toute la semaine le même horaire, ce qui peut être pénible.

Comment en est-on arrivés là? «C'est parce que la loi est permissive. L'employeur prend alors le maximum de marge en jouant sur les limites légales pour que cela lui coûte le moins possible. Il faut donc revoir tout l'horaire en mettant un peu plus dans la balance le bien-être du personnel et pas seulement les coûts. L'absentéisme coûte cher aux entreprises et à la santé des collègues qui doivent pallier ces absences. Les personnes en repos doivent remplacer les malades. C'est le cercle infernal», conclut Etique.

Temps de travail



La question des horaires à La Chaux-de-Fonds montre un gros malaise

14 JUIN

Une journée de solidarité pour les femmes du SEV

Yves Sancey. Cette année 2023 est particulière. Une grève féministe qui sera – on l'espère – au minimum historique, aura de nouveau lieu le 14 juin. Le SEV prend à cœur les thématiques liées au genre et organise également la branche du transport en pensant aux femmes. Il est d'autant plus important, dans un bastion masculin, que le syndicat prenne soin de ses collègues féminines. Dans cette optique, le SEV organise une journée consacrée aux thématiques les concernant, afin de créer du lien entre les femmes des transports publics qui peuvent se retrouver, parfois, isolées au sein de leurs entreprises. Cette journée d'échange et de formation aura lieu le vendredi 2 juin.

Après une discussion sur la place des femmes dans les transports publics, la matinée sera consacrée à l'élaboration d'un cahier de revendications féministes. Un certain nombre de requêtes auprès des travailleuses du secteur ont déjà été recueillies :

- création d'une charte «tolérance zéro» à l'encontre des violences sexistes et sexuelles ou toute forme de harcèlement,
- formations des employés et des employeurs sur ces problématiques,
- création d'un congé menstruel (un jour d'arrêt possible par mois minimum), sans présentation d'un certificat médical
- – meilleure protection contre le licenciement après un retour de congé maternité.

Les horaires, les infrastructures et les uniformes peu pensés pour les femmes constituent également des préoccupations récurrentes.

Alors que le monde des transports est composé à 80 % d'hommes, la branche a tout intérêt à s'ouvrir aux femmes. En améliorant les conditions de travail pour les faire venir, les hommes en profitent également, que cela soit par les aménagements des horaires qui permettent une vie de famille ou sociale améliorée, des locaux de pause plus adéquats et des toilettes systématiquement disposées aux terminus.

L'après-midi sera consacré à une conférence donnée par Églantine Jamet, spécialiste des questions de genre et de diversité, suivie d'une discussion. Pour clore cette journée, un atelier de banderoles permettra de préparer du matériel et des pancartes en vue de la journée du 14 juin.

Journée Femmes SEV

2 juin, de 9h30 à 16h30, Espace Dickens, av. d'Ouchy 9 à Lausanne
Inscription jusqu'au 15 mai par mail à : tony.mainolfi@sev-online.ch
Pour les femmes des sections VPT et CFF romandes.



SOUS-TRAITANTS TPG

Les chauffeurs attendent plus qu'un GEST sur les salaires

Yves Sancey. À la suite de la requête qui a émané de l'assemblée générale des employés des entreprises sous-traitantes des tpg en décembre dernier, une demande de négociation salariale a été déposée auprès de la direction du groupement des sous-traitantes des tpg (GEST). Le mercredi 3 mai, une rencontre a, ainsi, eu lieu entre le SEV et le GEST qui englobe RATP Dev, Globe Limousines, Genève Tours et Odier Excursions, dont les directions étaient toutes présentes à l'exception de Odier Excursions. Du côté du personnel, la revendication consistait en une augmentation des salaires individuels et du salaire d'entrée de 5% en lien avec la forte inflation. Dans la CCT figure en effet un salaire minimum d'entrée qui, lors de la dernière hausse salariale de janvier 2020, n'avait pas été indexé.

La délégation patronale voulait entendre les propositions syndicales. Elle n'a donc pas répondu à la revendication salariale ni en a présenté une en particulier de son côté, à part celle de lier la négociation salariale à celle des conditions de travail. Pour le SEV, ces deux sujets peuvent se traiter séparément. Mais, comme c'est la demande du GEST, il en a été convenu que sa direction formule ses revendications. Une prochaine séance de négociation a été fixée au 27 juin 2023. Elle s'annonce d'ores et déjà sous tension : «S'il ne devait y

avoir aucune augmentation de salaire avant 2024, ça n'irait pas du tout! La sous-traitance ne peut être une excuse pour ne pas indexer les salaires», prévient Aurélie Lelong, secrétaire syndicale au SEV, chargée du dossier.

Lors de la rencontre avec le GEST, les bases du fonctionnement du partenariat social ont également été rappelées aux différentes directions. En effet, étant signataire d'une CCT, le GEST a l'obligation de discuter avec le partenaire social, soit le SEV. Ce qu'il ne fait pas automatiquement. À l'occasion de cette réunion, le SEV a signalé un certain nombre de manquements graves à la loi sur la durée du travail (LDT), dont une liste non exhaustive a fait l'objet d'un courrier.

Cette séance aura donc eu le mérite de reposer le cadre du partenariat social et de resignaler aux entreprises leurs obligations de considérer le SEV comme leur partenaire social.

«Nous notons cette volonté de regrouper, dans les négociations, les salaires et les conditions de travail. Nous attendons des propositions sérieuses, des directions à la hauteur de l'engagement des employés», conclut Aurélie Lelong. «Encore une fois, seule la mobilisation du personnel concerné permettra d'obtenir une amélioration des conditions de travail et de salaire.»

Sections

23.5. VPT MBC

L'assemblée générale de printemps de la section VPT-MBC aura lieu le mardi 23 mai en deux temps. Première session : de 10h à 13h ; deuxième session : de 14h à 17h à la salle polyvalente de la Plantaz à Tolochenaz. Venez nombreuses et nombreux ! *Le Comité*

24.5. VPT Lac Léman

Assemblée générale 2023 du groupement des retraités de la CGN au refuge de Censuy de Renens suivie d'une raclette. Comme déjà annoncé à plusieurs reprises, votre comité vous propose de nous retrouver au refuge de Renens le mercredi 24 mai à 11h00. En suivront après les débats, le traditionnel apéritif ainsi qu'une raclette. Hormis les points habituels et statutaires, une partie de cette AG sera consacrée à l'organisation (présentation) de la sortie d'été. Pour les inscriptions, nous vous prions de vous référer à l'invitation reçue ou de vous inscrire directement par mail à l'adresse: monbonron@bluewin.ch Le comité se réjouit de ta participation à cette journée officielle et festive.

24.5. Bau Arc lémanique

Assemblée générale de printemps.

Elle aura lieu de 17h à 20h dans le bâtiment principal de la gare de Lausanne, accès depuis le quai 1, entrée 5A, 2^{ème} étage, salle 4107. Accueil depuis 16h30. Notre réunion se poursuivra autour d'un repas partagé dans le restaurant Bella Vita pour ceux qui se seront inscrits. Doodle pour s'inscrire et détails de l'ordre du jour: voir l'agenda sur la homepage du SEV (juste scroller/descendre un peu sur le bas à droite): sev-online.ch/fr/. *Le Comité*

2.6. Femmes SEV

Journée de discussion et conférence. En lien avec la préparation au 14 juin. Lieu : Espace Dickens, av. d'Ouchy 9, à côté du secrétariat SEV. De 9h30 à 16h30. Voir page 9. Inscription: tony.mainolfi@sev-online.ch

5.6. AS Ouest

Assemblée générale de printemps. Lieu : Neuchâtel, Hotel Alpes et Lac, en face de la gare CFF. L'assemblée générale de printemps aura lieu le lundi 5 juin 2023 à Neuchâtel, à 18h45, hôtel Alpes et Lac

en face de la gare. Invités : Matthias Hartwich, président du SEV et Lucie Waser, commission des femmes du SEV. Inscription nécessaire pour le repas jusqu'au 1er juin auprès de ouest@as-online.ch.

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. 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

14.6. PV Romandie

D'entente avec les comités respectifs, le comité de la Section SEV PV Vaud organise son 2^{ème} tournoi de pétanque en doublette (Mémorial René Guignet) le mercredi 14 juin 2023 au boulodrome de Cossonay. Ce tournoi est ouvert à toutes et tous les membres PV des sections romandes et il n'est pas nécessaire d'être un pro pour y participer. Pour les joueuses et joueurs se déplaçant en transport public, une prise en charge est prévue à l'arrivée du funiculaire à Cossonay-Ville entre 8h45 et 9h30 et pour le retour en fin de journée. Le tournoi débutera à 10h et chaque équipe aura l'occasion de jouer au minimum 4 matchs. Le montant de l'inscription, comprenant le concours - l'apéro et le repas de midi, est fixé à Frs 30.- par joueur.

Ces dernières sont à faire jusqu'au 5 juin à rolandbasset1956@gmail.com (mail) ou par tél ou message sur WhatsApp au 079 223 21 08, en précisant, le nom et prénom des joueurs, un no de téléphone ou une adresse électronique, ainsi que si vous venez en transports publics. Par cette activité, nous espérons éveiller votre intérêt et c'est avec plaisir que nous vous accueillerons par n'importe quel temps à Cossonay. *Le Comité*

15.6. PV Fribourg

Excursion en car « Bellelay ». Programme : 8h00 de Fribourg, départ du car « Jean-Louis Voyages ». Le car partira de la Rue d'Affry, à la hauteur de la gare routière. 8h30 arrêt à Payerne, à côté de la Gare Itinéraire : Bienne - Tavannes (arrêt café-croissant payé par la caisse de section) - Bellelay - visite individuelle du musée de la Tête de Moine - Le Cerneux-Veuil: repas de midi au restaurant Beau-Séjour. Retour : en cas de beau temps, par St-Imier - Le Chasseral (arrêt) puis La Neuveville - Payerne - Fribourg Menu: Salade mêlée, Jambon - frites - légumes, Vacherin glacé Participation : CHF 75.- par personne à payer jusqu'au 26 mai sur le CCP de la section (IBAN : CH11 0900 0000 1700 2494 3 - Section PV Fribourg du SEV - 1580 Avenches). Max 35 personnes (en cas d'inscriptions plus nombreuses un car plus grand sera commandé, sous réserve de disponibilité). Le prix comprend : Le voyage en car tout confort, La visite du musée, Le repas de midi, sauf les boissons Inscriptions jusqu'au 26 mai à Roland Julmy, Pra-Genoud 5, 1642 Sorens. Précisez les noms et prénoms de chaque participant et le lieu de départ svp ! Annoncez également tout restriction alimentaire (végétarien, sans gluten, etc.) Tél. 079 502 7211 - annonce possible par SMS ou Whatsapp E-mail : rjulmy@bluewin.ch

Agenda 6/23

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 Wylder
Adresse de la rédaction: Journal SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Bern 6; journal@sev-online.ch; 031 357 57 57
Abonnements et changements d'adresse:

mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57. Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.-.
Annonces: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa; SEVzeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11, www.fachmedien.ch
Pré-presses: CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch
Imprimerie: CH Media Print AG, www.chmediaprint.ch
Le prochain journal paraîtra le 2 juin 2023.
Le délai pour les annonces est fixé au 22 mai 2023 à midi et celui de l'agenda au 23 mai 2023 à midi.

PV VALAIS

Assemblée générale de printemps avec Peter Bodenmann

Peter Rolli Notre 105^{ème} assemblée générale a eu lieu le 24 mars 2023. Encore une fois, l'hôtel Good Night Inn à Brigue fut proposé à nos membres et est le lieu idéal pour nos événements.

Nous remercions l'équipe de l'hôtel et du restaurant pour l'excellent accueil et le bon repas. Peter Bodenmann, propriétaire des lieux, ancien conseiller national et président du PS, était notre orateur ce jour.

Au début de l'assemblée, une minute de silence fut observée pour nos membres décédés et un prompt rétablissement a été souhaité à nos membres malades en leur souhaitant beaucoup de courage. L'ordre du jour, composé de 14 points, fut traité de manière rapide.

Les comptes 2022, avec des chiffres réjouissants, le budget 2024, le rapport de la CdG et les doubles élections dans la CdG et le comité de section, n'ont pas connu d'obstacles. L'exposé de notre invité a été très intéressant. Les thèmes

principaux de Peter Bodenmann ont en particulier touché le Corona, la guerre en Ukraine, la chute du Crédit Suisse, les problèmes d'électricité et les soucis existants dans les transports public. Son exposé nous a touché pas seulement parce que ce sont des thèmes journaliers mais aussi des thèmes avec lesquelles nous serons confrontés à l'avenir. Merci à Peter pour le tour d'horizon de ces problèmes d'actualité.

Pour terminer, un rappel des événements à venir, sortie annuelle à Domodossola, la rencontre familiale à Ardon et les fêtes de Noël à Martigny et à Brigue, étaient la bienvenue.

Pour donner suite à une demande à nos membres concernant nos événements annuels, aucun changement n'est souhaité. De ce fait, nous gardons ce contexte mixte entre Assemblées, rencontres et sorties.

Un repas en commun a clôturé cette assemblée. Meilleures salutations et à bientôt.

Emonet Anne-Marie; 1932; veuve de Joseph, Neuchâtel, PV Neuchâtel.

Gavillet Meinrad; 1935; Agent roulement, Avry-devant-Pont, VPT tpf.

Häberli Paul; 1927; Betriebssekretär, Orpund, PV Biel-Bienne.

Hugli Hugo; 1933; Schienen-trakt'führer, Neuchâtel, PV Biel-Bienne.

Mettraux Jean; 1939; 8990, Contremaître, Yverdon-les-Bains, PV Vaud.

Panno Domenico; 1961; Conducteur, Bretigny-sur-Morrens, VPT TL.

Rotzer Roman; 1930; Zgf Pens, Brig, PV Valais.

Volery Patrick; 1969; Nettoyeur, Prez-vers-Noréaz, VPT BLS.

DÉCÈS

Blatti René; 1951; Employé d'exploitation, Rougemont, VPT MOB.

Chatagny Jean-Claude; 1934; Chef de train, Neyruz FR, PV Fribourg.

Chervaz Jacques; 1938; Chef monteur, Lausanne, PV Vaud.

Despont Gilbert; 1928; C ctr mtr pens, Echallens, PV Genève.

PV NEUCHÂTEL

Le tour de l'actualité syndicale

Yvan Renevey. Le président Yvan Renevey ouvre l'assemblée du 28 mars 2023 en présentant des excuses pour la non-parution de l'annonce de l'assemblée dans le journal. Ce couac semble dû au changement de responsable de la communication SEV début mars. Le rapport annuel mentionne une diminution d'effectif de 12 membres passant ainsi à 224 fin 2022. 23 décès ont été enregistrés. Le rapport du caissier Jean-Bernard Egger fait état d'une diminution de fortune de CHF 2600.- due aux pertes boursières. Le président fait le tour de

l'actualité syndicale des 6 derniers mois, puis rappelle les changements qui interviendront en fin d'année avec les FVP. Il présente ensuite les difficultés administratives qu'occasionnera la nouvelle loi sur la protection des données tant pour le secrétariat SEV que pour les sections.

Dernier souci évoqué : la difficulté de trouver des volontaires pour les visites aux malades et jubilaires et pour la relève au comité. L'assemblée se termine avec la présentation des activités prévues en 2023.

IMPRESSUM

CHEMINS DE FER ALLEMANDS - DEUTSCHE BAHN

Investir plutôt que scissionner!



Markus Fischer
markus.fischer@sev-
online.ch

Lorsqu'elle est arrivée au pouvoir à l'automne 2021, la coalition SPD, Verts et FDP voulait inscrire dans l'accord de coalition une scission de la Deutsche Bahn (DB) entre les infrastructures et l'exploitation. Le syndicat des cheminots et des transports (EVG) s'est mobilisé contre ce projet. Finalement, la coalition a convenu d'une fusion des deux sociétés d'infrastructure DB en une « infrastructure axée sur le bien commun ». Pour cette réorganisation encore floue, EVG a récemment défini des lignes rouges, pour éviter une scission par des moyens détournés. Il exige un financement suffisant pour des aménagements ferroviaires urgents.

Bien que la DB soit divisée en plusieurs sociétés individuelles, elle fonctionne toujours selon le principe du « chemin de fer intégré ». Cela signifie que la construction et l'entretien du réseau ainsi que son exploitation sont dans une seule main, par un groupe commun – bien que la Commission européenne, avec une foi inébranlable dans les bienfaits de la concurrence, exige de séparer strictement les opérations

ferroviaires de l'infrastructure. Lorsque la « coalition tricolore » est arrivée au pouvoir à l'automne 2021, outre le FDP, les Verts aussi voulaient au départ scinder la DB. Mais le syndicat EVG s'y est opposé et a organisé le 16 novembre à Berlin une grande manifestation – voir le Journal SEV no 14/2021.

Après cela, les partis au pouvoir ont reconnu, dans l'accord de coalition, le groupe DB intégré, tout en déclarant leur intention de fusionner DB Netz AG (le réseau) et DB Station & Service AG (gares et services) dans une nouvelle « Division Infrastructure axée sur le bien commun ». Cette orientation signifie aussi qu'il est renoncé à exiger de maximiser les profits. EVG écrit à ce sujet: « Si l'infrastructure ferroviaire doit être orientée vers le bien commun au lieu de générer des profits, alors c'est à la fois une opportunité et un défi, car il faut avant tout clarifier à quoi ressemble le financement durable des installations et de leur maintenance. »

Réorganisation pas encore claire

Susanne Henckel du Ministère fédéral du numérique et des transports a mentionné, en novembre 2022, quatre priorités pour la nouvelle société d'infrastructure « InfraGo »: l'infrastructure dans une seule main par

la fusion de DB Netz et Station & Service; un financement durable et plus facile; un contrôle par le gouvernement fédéral et une plus grande transparence grâce au monitoring; une approche axée sur les solutions grâce à des changements rapides dans la législation. Mais beaucoup de choses sont restées floues jusqu'ici. En avril dernier, la Commission des monopoles, un organisme consultatif indépendant auprès du gouvernement, a critiqué le projet, disant qu'une séparation complète de l'infrastructure et du transport serait plus avantageuse. Les partis CDU et CSU appellent également à la séparation du réseau et de l'exploitation. Bref, la scission n'est pas encore politiquement exclue.

Revendications du Syndicat EVG

Le 26 avril, le Comité fédéral de la CED a adopté les « lignes rouges » suivantes sur le « secteur des infrastructures orienté vers le bien commun »:

1. À long terme, plus de fonds doivent être dégagés pour l'infrastructure ferroviaire et l'ensemble du système ferroviaire.

2. Pas de résiliation des accords dits de maîtrise et de transfert de profits et pertes, car ils garantissent que le groupe DB peut agir de manière intégrée, tant sur le plan opérationnel que financier. Cela offre de nombreux

avantages pour le système ferroviaire dans son ensemble, comme un marché du travail à l'échelle du groupe extrêmement important en période de pénurie de travailleurs qualifiés.

3. Les deux sociétés d'infrastructure, DB Netz AG et DB Station & Service AG, doivent être transférées à la nouvelle Division infrastructure dans leur structure actuelle, et maintenues en tant qu'entités commerciales indépendantes.

4. Les sociétés de services DB d'aujourd'hui doivent être préservées et continuer à faire partie du groupe intégré. Elles et leur savoir-faire sont indispensables pour l'exploitation ferroviaire et la maintenance des infrastructures.

5. Pas de restriction de la cogestion et préservation de la structure des organes de cogestion.

Des milliards manquent encore

EVG note: « Une chose est claire: l'infrastructure ferroviaire est désespérément sous-financée depuis des décennies. Elle est surchargée et en partie désuète ». La coalition tricolore a bien annoncé en mars des mesures pour la promotion du rail à la hauteur de 45 milliards d'euros supplémentaires jusqu'en 2027, mais il n'y a que 20 milliards qui sont financés par l'augmentation et l'extension de la

taxe poids lourds annoncée également. « Les départements sont maintenant appelés à mettre en œuvre la volonté des dirigeants de la coalition sans compromis », a souligné Martin Burkert, dirigeant d'EVG.

Sont prévus en particulier des fonds supplémentaires destinés à l'aménagement des infrastructures et à l'extension des services de transport régional après l'introduction du Deutschlandticket à 49 €, ainsi qu'à la promotion du transport par wagon complet et du transport combiné, notamment par une nouvelle réduction du prix des tracés.

Le conflit salarial

EVG négocie de nouvelles CCT pour env. 230 000 employé-e-s, dont 180 000, travaillent à DB. Le 26 avril, il a rompu le 3^e cycle de négociations. « Cela peut signifier qu'il y aura de nouvelles grèves », a déclaré Kristian Loroch, responsable EVG. Le 21 avril, une grève d'avertissement de huit heures, menée par EVG, a paralysé les trains dans tout le pays, tout comme la 1^{re} grève du 27 mars. EVG revendique au moins 650 euros de plus par mois pour tout le monde et que le salaire minimum sans les indemnités atteigne au moins 12 euros de l'heure.



SERRÉ VERS LE HAUT

Omar Cartulano

En se promenant dans les rues de Hong Kong, le regard du visiteur est attiré à chaque coin de rue par le ciel et son imposante skyline – la silhouette urbaine dessinée sur l'horizon par les gratte-ciel. Avec environ 7,5 millions d'habitants et une densité de près de 7 000 habitants au kilomètre carré, l'ancienne colonie britannique est au-

jourd'hui l'une des zones les plus densément peuplées au monde et occupe actuellement la première place en termes de nombre de gratte-ciel de plus de 150 mètres de haut (plus de 550). Les immeubles se succèdent, formant un tetrinfini de couleurs et de fenêtres.
www.ocartu.ch / Instagram: @ocartu

?

QUIZ

Es-tu
incollable?

1. Quel est le passé de «cheminote» d'Edith Graf ?

- a. Conductrice de train à crémaillère.
- b. Agente du mouvement.
- c. Préposée à la cuisine des voitures-restaurants.

2. Qu'est-ce que le SEV demande également le 14 juin ?

- a. L'égalité pour toutes et tous, l'égalité salariale et une répartition équitable du travail non rémunéré.
- b. Des tampons et des serviettes hygiéniques gratuits dans les transports publics.
- c. Des crèches d'entreprise dans tout le secteur des transports publics.

3. Combien de signatures la pétition de la gare de triage de Limmattal a-t-elle recueillies ?

- a. 150.
- b. 690.
- c. 250.

4. Où est née Zoé Guignard, pilote de bateau ?

- a. Sur les rives du lac Majeur, à Ascona.
- b. Aux Philippines.
- c. Près du lac Michigan.

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 23 mai 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°5 /2023: a/c/b/a

C'est **Brunella Scilacci**, de Quartino, membre de la section PV Ticino e Moesano qui remporte des **bons d'achats de livres d'une valeur de 40 fr.**

SUR LES TRACES DE ...

Zoé Guignard,
pilote de bateau
aux Mouettes

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Autour du Jet d'eau de Genève circulent de petits bateaux jaunes et rouges aux couleurs cantonales. Depuis 2017, Zoé les pilote et transporte pendulaires, frontaliers, touristes ou retraités avec leurs petits-enfants. Dans le monde de la navigation depuis son enfance, elle adore ce métier de plein air.

Depuis 1897, les Mouettes genevoises traversent la rade. L'entreprise familiale emploie une trentaine de personnes. 365 jours par an, neuf pilotes sur treize se relaient durant la journée sur les quatre lignes qui sillonnent le bout du Léman.

Le bruit du moteur ronronne. Les derniers passagers montent à bord. Zoé Guignard détache la corde et libère le bateau. L'embarcation quitte le ponton des Pâquis direction Molard. Le bateau file sur l'eau en cette fraîche matinée de printemps. Les rayons du soleil font déjà briller les flots de mille reflets dansants. À la barre, Zoé a mis ses lunettes de soleil. On passe sous le pont du Mont-Blanc. À peine trois-quatre minutes et l'on arrive déjà sur l'autre rive. À pied, cela aurait pris un bon quart d'heure. Zoé doit jouer avec le courant capricieux à cet endroit. Au barrage non loin, on évacue l'eau de la fonte des neiges venant des montagnes. Des remous se forment. Elle

reste calme et ralentit le moteur. Avec une précision d'orfèvre, elle fait pivoter le bateau et accoste le long de la berge en jouant avec les deux manettes de gaz. L'embarcation s'immobilise. Elle peut l'amarrer. Une petite dizaine d'usagers débarquent. Certains, des habitués, la saluent, d'autres prennent place à leur tour à bord. Zoé détache de nouveau les cordages et repart en sens inverse.

Le bateau glisse naturellement entre les canards et les cormorans. Une foulque plonge. Un cygne s'écarte en nageant à grande vitesse. Elle connaît bien la faune de la rade. Zoé adore naviguer dans ce décor de rêve. Le soleil levant l'accompagne quand elle prend son service vers 6 h 30, l'hiver, où il faut enlever le givre et parfois la glace, préparer les moteurs, vérifier l'huile et les lumières. Le premier bateau part à 7 h 20. L'été, la journée commence avec la douce mélodie des « Aubes musicales » aux Bains des Pâquis et le service se termine à 21 h. Il y a des roulements. Elle ne fait donc pas tous les jours le premier service. Dans la même matinée, elle va changer de ligne et donc de type de bateau, à un ou deux moteurs. Elle conduit aussi le bateau solaire, plus sensible au vent, qui se manie différemment. Zoé a 29 ans et cela fait sept ans qu'elle est pilote de bateau aux Mouettes.



« Je baigne dans la navigation depuis mon enfance. Mon grand-père était pêcheur aux Philippines et nous allions souvent avec lui sur un bangka, d'île en île, avec ce petit bateau à moteur », me glisse-t-elle. Zoé est née aux Philippines – où son père, genevois et globe-trotteur, a rencontré sa mère – avant de venir en Suisse à 7 ans avec ses deux grands frères. « On a découvert les lacs Léman et de la vallée de Joux où l'on a fait de la planche à voile. » Sa mère commence à travailler à Genève aux Mouettes en 2006 au guichet, puis elle passe son permis. « Je venais souvent me promener ici avec ma petite sœur. » Zoé commence des études d'art, mais peine à trouver sa voie.

À ses 18 ans, elle se sent tellement bien accueillie lors d'un job d'été aux Mouettes, au guichet, qu'elle décide de passer son permis lorsqu'elle aura 21 ans – avec de très nombreux règlements de navigation à apprendre et des exercices de sauvetage et de sécurité. Elle est engagée comme pilote quand une place se libère. Elle aime le côté aventurier et libre de ce métier en extérieur, près de la nature qui change chaque saison, dans le chaud et le froid. Mais sortir sous la pluie, cela reste pénible.

Actuellement, les Mouettes comptent trois femmes pilotes. Zoé est contente qu'une qua-

trième vienne de passer son permis : « Pour tout le monde, cela demande un peu d'organisation dans sa vie privée avec les horaires irréguliers, le travail les week-ends et les jours fériés. Et, bien que je n'en aie pas encore, ce n'est pas tout simple avec des enfants en bas âge. » Pour se ressourcer, elle aime les promenades en montagne et en forêt avec son compagnon, voyager et regarder des films biographiques ou ceux de Tim Burton.

En 2017, sur les bons conseils d'un collègue, elle se syndique au SEV : « J'en suis très contente. Chaque fois que j'ai eu besoin d'aide, j'ai été soutenue. » Cela lui a permis de se renseigner sur ses droits. En ce qui concerne les cotisations sociales auprès des assurances, les femmes étaient discriminées. À la demande du SEV, une solution a pu être trouvée avec la direction qui était ouverte sur cette question d'égalité. « Même si la situation est plutôt bonne aux Mouettes, je me mobiliserai le 14 juin pour les femmes en Suisse ! »

« Le collègue qui nous représentait auprès de la direction va partir à la retraite. Beaucoup de mes collègues m'ont vue comme déléguée. Alors j'ai dit OK ! Je porterai leurs revendications. » Éluë, Zoé vient de vivre sa première séance de négociation pour le renouvellement de la CCT le 10 mai (après le délai rédactionnel). Avec elle aux commandes, la section ne restera pas en rade.

HEURE
DE POINTE

Micha Dalcol

