



SEV N°7

Le journal du Syndicat du personnel des transports



14 JUIN

La colère et la solidarité nous unissent

Éditorial de Lucie Waser,
déléguée SEV à l'égalité des genres

► p. 2 et 11

Il y a un mois, l'Union patronale suisse a démarré une campagne contre le travail à temps partiel, en passant sous silence qu'il permet de concilier vie professionnelle et privée, et que les personnes « sous-employées » aimeraient bien travailler davantage. Sont majoritairement concernées: les femmes. Il y a un mois, l'Office fédéral de la statistique a publié de nouveaux chiffres qui révèlent que le pouvoir d'achat a chuté. En particulier les secteurs à bas salaires, souvent appelés « professions féminines ». Il y a deux mois, le Parlement a adopté une réforme de la LPP qui ne respecte pas la promesse faite aux femmes d'améliorer leur situation. Résultat: hommes et femmes paieront désormais davantage pour leur caisse de pension et à la fin toucheront moins. Une femme sur deux subit des « violences sexuelles » à la maison, dans l'espace public ou sur

son lieu de travail. Les exemples sont nombreux qui justifient la colère des femmes. Beaucoup d'hommes le comprennent.

Du strict point de vue syndical, il y a aujourd'hui de bonnes raisons pour descendre dans la rue et participer à la « 3^e journée de grève et de protestation nationale féministe ». La commission des femmes du SEV lance donc un appel à la mobilisation générale pour cette journée du 14 juin. Notre message est clair.

Afin de remédier au manque de personnel qualifié dans les transports publics (TP), il importe aujourd'hui de motiver davantage les femmes à y exercer des jobs. Il faut rendre le travail attractif également pour elles. C'est pourquoi nous exigeons des contrôles salariaux réguliers, susceptibles de garantir que l'égalité salariale soit respectée pour tous également dans les TP. Il faut favoriser les employés à temps

partiel comme s'ils étaient à temps plein, et leur permettre de suivre des formations continues pour qu'ils restent à jour dans l'exercice de leur fonction. La conciliation entre vie professionnelle et vie privée doit être garantie également dans le travail par équipes. La sécurité des femmes astreintes au service du soir doit être améliorée, et des stratégies doivent impérativement être mises en place pour protéger les employé-e-s de l'agressivité croissante des voyageurs. Par principe, il faut stopper et sanctionner la violence et le harcèlement sexuel sur les places de travail. Les standards qui protègent la sphère privée, comme les toilettes et les vestiaires séparés, doivent être garantis. En fin de compte, toutes les améliorations apportées au quotidien des femmes profiteront à tout le monde. Raison de plus pour que nous descendions toutes et tous dans la rue.

Branches

Rétrospective des réunions des branches bus, train et tourisme

5

Délégués

Rapports sur les assemblées des délégués BAU, PV, RPV, TS et ZPV

6 à 8

Chablais

La nouvelle CCT TPC a été acceptée en votation

9

120 000 contre la réforme LPP

Le référendum contre la réforme du 2^e pilier a abouti. En 60 jours, l'alliance des syndicats et partis de gauche a récolté 120 000 signatures. Elle donne ainsi un signal important contre les réformes antisociales. La réforme de la LPP veut que les gens cotisent davantage à la caisse de pension et reçoivent moins en retour. L'USS entend déposer le référendum fin juin. Les signatures peuvent être récoltées jusqu'à cette date.

Manifestation du 16.9.2023

Les syndicats, dont le SEV, organisent une grande manifestation pour réclamer plus de pouvoir d'achat et des rentes plus élevées. La manifestation aura lieu le 16 septembre à Berne. La hausse massive des primes d'assurance maladie, l'augmentation des coûts et des prix doivent être compensées de manière conséquente, tant au niveau des salaires que des rentes. Il est inadmissible que l'écart entre les riches et les pauvres continue de se creuser. C'est pourquoi les syndicats s'engagent pour la compensation automatique du renchérissement ainsi que pour une 13^e rente AVS.

Transport de marchandises sous pression

La Commission européenne a condamné le subventionnement de la société française de fret ferroviaire Fret SNCF, le jugeant inadmissible. Le gouvernement français doit diviser et privatiser le chemin de fer pour éviter les amendes et les remboursements qui menacent de se chiffrer en milliards. La Deutsche Bahn est également sous pression, car l'UE veut en principe interdire ce que l'on appelle les aides d'État. L'USS craint que le sujet soit désormais également mis sur la table en Suisse, dans le cadre des négociations d'un accord-cadre avec l'UE. Pour Reto Wyss, économiste de l'USS, la preuve est faite que Bruxelles s'attaque de plus en plus durement au financement public des entreprises de service public et que le financement du trafic ferroviaire suisse est également attaqué par Bruxelles. Voir en page 3 la réponse de Matthias Hartwich sur le sujet des aides d'État remises en cause par l'UE.



Hanny Weissmüller est la deuxième présidente centrale d'une sous-fédération du SEV. Elle préside la LPV (personnel des locomotives) depuis 2021.

GRÈVE FÉMINISTE

« La dernière grève, espérons! »

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Le 14 juin 2023 se déroulera dans toute la Suisse la 3^e grève des femmes, « mouvement féministe majeur ». De nombreuses employées des transports publics mettront à profit cette journée de protestation pour manifester en faveur de l'égalité entre hommes et femmes. Notre interview avec Hanny Weissmüller, présidente centrale du LPV.

Où seras-tu le 14 juin, Hanny? Feras-tu la grève?

Non, je n'arrêterai pas de travailler. Je resterai toute la journée à mon poste, dans la cabine des conductrices de locomotive. En fait, je traverserai la Suisse romande afin d'acheminer des femmes sur les lieux des manifestations, avant de les ramener à la maison.

La dernière grève des femmes a eu lieu il y a quatre ans, le 14 juin 2019. Est-il vraiment nécessaire de manifester à nouveau en 2024?

Oui, c'est nécessaire. Depuis lors, en effet, beaucoup de femmes dans certaines branches ont vu leur situation se détériorer, tout particulièrement pendant et après la pandémie de coronavirus. Durant la pandémie, les femmes avec des enfants ont dû faire face à une augmentation de leur double charge. Beaucoup d'entre elles ont perdu leur job, parce qu'elles avaient des postes qui, tout à coup, ont été considérés comme « non essentiels ». Cela signifie que nous ne sommes pas encore là où nous souhaiterions être.

Quelle est la situation au quotidien dans ta profession? Il y a encore des voix qui s'élèvent pour dire que la conduite de locomotives est un métier typiquement masculin.

En dix ans, beaucoup de choses se sont améliorées. En 2014, quand j'ai commencé, un type a frappé à la fenêtre de la cabine et m'a demandé si

c'était moi qui conduisais ce train. Je lui ai répondu par l'affirmative. Il s'est écrié que dans ce cas il préférerait attendre le train suivant. Aujourd'hui, une telle réaction ne se produit plus. Il y a beaucoup plus de femmes dans les locomotives que par le passé. Il arrive même parfois qu'il n'y ait que des équipes de femmes dans le train, aussi bien dans le personnel de locomotive que dans le personnel d'accompagnement. Sans compter que les CFF pratiquent effectivement l'égalité salariale: les conductrices touchent en effet le même salaire que leurs collègues masculins.

Qu'en est-il de ta situation au syndicat? Tu es la seule femme à occuper une présidence centrale au sein du SEV.

Ici aussi, aujourd'hui tout marche bien. Au début, il y a certes eu des hommes pour poser la question: une femme a-t-elle les compétences indispensables pour diriger un syndicat? J'ai toujours déclaré que je représentais une catégorie professionnelle bien précise, et non un sexe déterminé. Lorsque je lutte pour obtenir de meilleures conditions de travail ou une augmentation des rentes, je le fais aussi bien pour les hommes que pour les femmes.

Monika Ribar, présidente du conseil d'administration des CFF, a fièrement annoncé dans une récente interview accordée à un journal, qu'il y avait de plus en plus de femmes parmi les cadres des CFF: plus de 20% à l'heure actuelle. Cette interview t'a énervée. Pourquoi?

C'est vrai, parce que dans la même interview elle a aussi déclaré que les femmes ne s'intéressaient pas aux professions techniques. C'est faux. Ce n'est pas avec de telles déclarations que les CFF vont trouver davantage de personnel féminin et lutter efficacement contre le manque de personnel qualifié. Aux CFF, les femmes ne représentent que 6% des conducteurs de locomotive. Les CFF doivent donc impérativement faire en sorte que les femmes se rendent compte que

ce métier leur convient parfaitement.

As-tu réagi aux propos de Monika Ribar?

Oui, et elle m'a invitée à en discuter. Nous avons eu un entretien sur le thème des femmes en particulier, et sur la manière d'apprécier leur valeur dans la société en général. Et là, il y a encore beaucoup à faire. Un exemple tout simple: nos habits de travail. Il n'y a pas de pantalons pour dames: ils sont tous taillés pour les hommes, et pour nous, femmes, c'est assez pénible à porter. Parlons également de la sécurité, un sujet d'ailleurs qui concerne également les hommes. Quand on travaille tard le soir, c'est parfois désagréable. Les CFF doivent faire plus pour assurer notre sécurité. Il était intéressant d'entendre Monika Ribar raconter qu'elle-même n'aimait guère voyager après 22h. Il est donc permis d'espérer que ce sujet soit pris au sérieux. Durant notre entretien entre présidentes, elle a pris beaucoup de notes, je suis donc curieuse de voir si les choses vont changer.

À titre personnel, quel est ton vœu le plus cher pour le 14 juin?

J'aimerais la parité entre les hommes et les femmes dans tous les secteurs des transports publics où travaillent des femmes. Mon vœu le plus cher, c'est qu'à l'avenir nous n'ayons plus besoin d'une telle grève, car cela signifierait que nous avons atteint tous nos objectifs.

Actions le 14 juin

Programme détaillé en page 10: Oli oli olà!

- Lausanne: 17h30, Pl. St François, manif'
 - Genève: 17h, Plaine de Plainpalais, manif'
 - Fribourg: 18h, Pl. Georgette Pythonne, manif'
 - Sion: 18h, Pl. Planta, manif; 20h30 concert
 - Yverdon: Pl. Pestalozzi: stands/cortège
 - Neuchâtel: 18h, Pl. de la Gare, manif'
 - La Chaux-de-Fonds: 12h-17h, Pl. de la Gare
- Plus d'infos: www.14juin.ch/

MATTHIAS HARTWICH répond

« Ne diabolisons pas les aides d'État »

Actuellement, la Suisse négocie à nouveau un accord-cadre avec l'UE, où il est également question des aides d'État. Qu'est-ce que cela signifie pour les transports publics ?

L'UE voit les aides d'État - subventions ou incitations fiscales - comme un outil dans les mains du diable. Elles sont considérées comme des entraves à la concurrence. Or, l'UE souhaite que règne partout une concurrence illimitée, dans les transports publics (TP) aussi et en particulier dans le transport ferroviaire. Derrière cette volonté se cache une idée erronée selon laquelle la concurrence rendrait les prestations à la fois moins coûteuses (« meilleur marché ») et de meilleure qualité. Mais justement, il est impossible de fournir certaines prestations sans les subventions de l'État : aucun prestataire privé n'est en mesure de faire fonctionner un transport de voyageurs public et régional tout en couvrant ses coûts. Celui qui s'y risque devra tellement augmenter le prix des billets que plus personne ne pourra les payer. La réalité montre donc qu'interdire l'aide de l'État dans les TP est contre-productif, voire dangereux.

Jusqu'à présent, les dispositions légales de la Suisse et de l'UE étaient considérées comme équivalentes. En clair, les subventions accordées par la Confédération et les cantons aux prestataires de mobilité, à savoir les compagnies ferroviaires et les entreprises de bus, sont conformes à l'UE. Mais si, dans un nouvel accord-cadre, la législation de l'UE devait être appliquée chez nous de manière dynamique, alors ce serait la fin rapide de notre système de TP, et du transport régional de passagers. Une situation à l'allemande nous menace. Si, dans les négociations avec l'UE, le système suisse des offres coopératives, pourtant éprouvé, devait être supprimé, ce serait la fin rapide de tout notre système. Le même destin menace d'ailleurs les compagnies ferroviaires et les entreprises de bus. Au SEV, nous gardons en permanence un œil sur le Conseil fédéral. Car l'enjeu est crucial : il en va de la survie du système suisse de TP, un système efficace qui fait l'admiration de tous. Tout le monde gagnera à disposer de trains et de bus fiables : clients et employés, mais aussi l'environnement.

Tu as également une question à poser au président du SEV ? Ou au SEV en général ? Écris-nous à l'adresse : journal@sev-online.ch.



INITIATIVE POUR UN FONDS CLIMAT

Crucial pour les transports publics

USS/Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Les syndicats, le PS et les Verts ont lancé l'initiative pour un fonds climat, insérée dans le présent journal. Pourquoi encore une initiative sur le climat ? Qu'apportera-t-elle au personnel des transports ?

La protection climatique est la tâche la plus importante de notre génération. Mais c'est un défi que nous ne pouvons pas relever valablement sans une solution équitable et collective. L'initiative pour un fonds climat nous permettra, grâce à des investissements publics, de convertir notre société aux énergies renouvelables et de garantir pour le futur notre autonomie en électricité.

Nous renforcerons ainsi nos infrastructures et notre tissu économique local. Cela fournira en effet de précieuses places de travail et assurera la sécurité de notre approvisionnement. Nous pourrions ainsi nous affranchir de notre dépendance vis-à-vis des oligarques et des autocrates.

Assurer la sécurité de notre approvisionnement

La guerre d'agression brutale menée par Poutine contre l'Ukraine démontre ceci : non seulement pour protéger le climat, mais également pour assurer la sécurité de notre approvisionnement, nous devons impérativement et aussi vite que possible rendre la Suisse indépendante des énergies fossiles et de l'uranium. Et c'est en développant les énergies renouvelables en Suisse

que nous y parviendrons. Nous échapperons à toute forme de pression, voire de chantage, et nous affranchirons de notre dépendance aux dictatures. Grâce à ces mesures, nous favorisons aussi la démocratie et les droits de l'homme.

Protection climatique : solution collective

La protection climatique est la tâche la plus importante de notre génération. Nous devons absolument faire face à cette tâche avec toute la rapidité qui s'impose et lui accorder sa véritable importance. Nos parents et nos grands-parents ont montré comment l'on peut trouver des solutions à des problèmes de taille. Pour répondre à la misère existentielle et à la pauvreté des personnes âgées, ils ont créé l'AVS, financée de manière solidaire. Et pour que chacun puisse se rendre d'un point A à un point B, ils ont développé les transports publics (TP). Il en va de même aujourd'hui avec la crise climatique : nous ne pourrions pas résoudre ce problème individuellement, chacun dans son coin, juste en modifiant notre comportement. La réponse se doit d'être collective. Avec l'initiative pour un fonds climat, nous mettrons en route des investissements urgents et nécessaires de la part des pouvoirs publics et des privés en faveur de la protection du climat.

Investissements publics dans les infrastructures, le commerce et l'économie

L'initiative prévoit que nous investissions chaque année pour la rénovation écologique de la Suisse entre 0,5 et 1 % du produit intérieur brut, ce qui représente entre 3,5 et 7 milliards de francs par an. Cet argent permettrait d'étoffer les TP, d'accroître la surface des panneaux solaires, de faire avancer l'assainissement des bâtiments dans tout le pays et de garantir le maintien de la biodiversité. Il servirait également à financer le recyclage des personnes exerçant aujourd'hui des professions qui n'existeront plus après la conversion écologique. Quant à la revalorisation des infrastructures, elle fournira le plus gros volume de commandes de ces dernières décennies, créant ainsi de précieuses places de travail tout en boostant l'économie.

Votation du 18 juin

Le 18 juin, nous voterons sur la loi sur le climat et sur la réforme souhaitée par l'OCDE de l'imposition des grands groupes d'entreprises. Indirectement, ce dimanche de votations est étroitement lié à l'initiative sur le fonds climat. Les transports publics profiteront de la nouvelle loi, raison pour laquelle le comité du SEV dit oui à la loi sur la protection du climat. En effet, si elle est acceptée par le peuple, il faudra trouver un bon moyen de la financer. C'est là que le fonds climat pourrait jouer un rôle important. En revanche, le comité du SEV dit non à la réforme de l'imposition préconisée par l'OCDE, réforme qu'il juge ratée, dans la mesure où une part importante de ces recettes fiscales supplémentaires ne s'écoulera pas dans un pot commun, mais dans les caisses de quelques cantons fiscalement intéressants, ce qui favorisera une fois de plus les gens fortunés. En cas de non, la loi devrait être améliorée en faveur de la collectivité. Par exemple, les rentrées fiscales supplémentaires pourraient servir à financer le fonds climat. Autrement dit, il y aurait tout à coup beaucoup plus d'argent à disposition pour promouvoir la meilleure mobilité qui soit en Suisse : les transports publics.



103 réponses ont été reçues dans le cadre de la consultation sur le développement des conditions-cadres pour le transport de marchandises en Suisse. 91 réponses soutiennent la variante 1, qui prévoit des indemnités pour les exploitants du trafic par wagons complets isolés (TWCI). Seules cinq réponses privilégient la variante 2, sans indemnités, et donc l'arrêt du TWCI. Trois réponses demandent le renvoi du projet et quatre renoncent à exprimer leur opinion. « Les parties prenantes parlent clairement : le transfert des marchandises sur le rail a besoin d'un coup de pouce », se réjouit Philipp Hadorn, secrétaire syndical SEV responsable de CFF Cargo. « Il appartient maintenant au Conseil fédéral de compléter le projet par un objectif de transfert ambitieux, afin que les francs à investir atteignent leurs objectifs : les objectifs climatiques, le développement du savoir-faire et les perspectives pour le personnel ».

A partir du 1^{er} juin, le BLS exige toujours un supplément de service de 10 francs pour la vente de billets dans le train – donc désormais aussi des voyageurs qui montent aux arrêts sans distributeur de billets, sauf s'ils se présentent à l'accompagnement du train sur le quai. Dans un 2^e temps, la vente de billets dans les trains sera totalement supprimée au changement d'horaire de décembre. Ce démantèlement du service à la clientèle irrite le SEV. Le personnel des trains du BLS exige des possibilités claires de pouvoir se montrer conciliant. Il y a encore des arrêts sans distributeurs de billets sur les lignes du BLS et tous les passagers ne peuvent/veulent pas acheter un billet via les canaux numériques.

TRANSPORT DE CÉRÉALES

Du rail à la route? Le monde à l'envers

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

L'entreprise Vaud Céréales a décidé de cesser provisoirement de recourir au rail pour transporter avoine, colza et blé. Ce choix de la route va à contresens de l'urgence climatique et du transfert de la route au rail. Bonne nouvelle: l'ensemble de la classe politique a réagi et des solutions existent.

Pendant tout le printemps, le jaune des fleurs de colza illumine de nombreux champs de Suisse, notamment ceux de la région de Morges (Vaud). Les paysans amènent leur récolte de colza, d'avoine et de blé au centre collecteur de Bussy-Chardonney. Le site est idéalement placé à côté de la ligne ferroviaire exploitée par les MBC, les transports publics de la région Morges-Bière-Cossonay. Ceux-ci viennent d'ailleurs de rénover la gare. Une petite voie de raccordement se prolonge jusque vers le Landi La Côte qui en est propriétaire. En tout, ce sont plus de 14 000 tonnes de céréales qui y

sont collectées. Les oléagineux sont ensuite acheminés par le train en direction de différents sites de transformation. Ce mode de transport a depuis longtemps fait ses preuves et fonctionne bien, même si l'on peut regretter que déjà plus de 75 % soient convoyés par la route. Chaque année, Vaud Céréales expédie 7 500 tonnes de céréales vers ses locaux à Penthalaz dont 4 500 tonnes par camion et 3 000, soit 40 %, par le rail.

Alors que la balance est déjà peu favorable au transport par train, différents journaux ont révélé ces dernières semaines que Vaud Céréales, l'entreprise qui gère le centre, a décidé provisoirement, avec effet immédiat, de ne plus employer la ligne ferroviaire des MBC pour acheminer ses marchandises. À la place, ce sont 120 camions par an, qui s'ajouteront aux 440 autres convois et qui sillonnent le pied du Jura entre Bussy-Chardonney et Penthalaz, celle-ci étant reliée au train.

Économies et sécurité

Des raisons économiques et de sécurité ont notamment été évoquées

pour expliquer cette décision qui va à contre-courant des mesures à prendre pour protéger le climat et la santé des riverains et du principe du transfert du trafic marchandises de la route au rail, confirmé à plusieurs reprises en votation populaire. Dans la presse, Steve Corminboeuf, directeur de Vaud Céréales, a indiqué que, pour les petites distances, le rail serait deux fois plus onéreux que la route. Si le coût de l'usure des routes, des effets du trafic motorisé et ses nuisances (bruit, gaz d'échappement, congestion, risque d'accident, effets sur la santé) étaient réellement comptabilisés, le prix serait nettement moins compétitif. Par ailleurs, le fret ferroviaire a de très bons arguments à faire valoir. Il consomme sept fois moins d'énergie que le fret routier, émet dix fois moins de gaz à effets de serre et requiert cinq fois moins de place par rapport au réseau routier, indiquait une étude de l'OFT de 2017.

Ce qui semble bloquer, ce n'est pas tant la compétitivité du rail que de savoir s'il est rentable d'investir des centaines de milliers de francs en rénovations nécessaires pour raisons de



La zone de chargement des wagons à Bussy-Chardonney qui ne respecte pas les mesures de sécurité requises.

sécurité. C'est en effet un argument de sécurité qui est mis en avant dans «Le Temps» par le directeur de Vaud Céréales qui appartient à Landi, elle-même détenue par la puissante coopérative Fenaco. Pour lui, les installations, qui sont de son ressort et non des MBC, sont vétustes et le site est dangereux pour le personnel de Landi au moment du chargement des wagons en raison de la proximité avec les câbles électriques qui ne peuvent pas être mis hors service. Il y a un risque de court-circuit. Y a-t-il pour autant une volonté ferme de la part de Fenaco de trouver une solution? Certains acteurs du dossier en doutent et y voient le prétexte idéal pour justifier le passage aux camions plus souples et pratiques que le rail qui demande du temps et de la prévisibilité.

Solutions en discussion

La solution pourrait venir de Berne. En effet, pour ces investissements de mise aux normes de la voie, «il est possible d'obtenir des subventions importantes qui peuvent être débouquées par la Confédération» indique Pierre-Alain

Perren, le directeur des MBC. «Nous allons rencontrer prochainement Landi. Nous allons discuter pour trouver des solutions qui permettent de maintenir ce trafic sur le rail» nous confie-t-il.

Entretemps, l'affaire a été portée au Canton par le député écologiste Yannick Maury. Dans sa question du 4 avril, il demande «quelles mesures le Conseil d'État peut prendre pour sécuriser le centre collecteur de Bussy-Chardonney et rendre le transport de céréales par le rail plus attractif.» Dans sa réponse du 24 mai, le Conseil d'État regrette cette décision et rappelle que des soutiens financiers existent au niveau fédéral. L'urgence du dossier a été encore renforcée par le dépôt, le 23 mai, d'une interpellation de l'UDC Sylvain Freymond qui questionne la responsabilité pour des travaux et demande «dans quelle mesure le Conseil d'État peut-il intervenir pour soutenir le transport par voie ferrée dans notre canton». Le fait que cette interpellation soit cosignée par 24 députés UDC et PLR permet d'imaginer qu'une solution pour revenir au rail soit trouvée.

COMITÉ SEV

Départs de Christian et Valérie du SEV



© MANU FRIEDERICH

SEV fin août 2023. Le deuxième vice-président, Christian Fankhauser, quittera lui aussi son poste au SEV. Il prendra sa retraite à la fin de l'année. «J'ai passé 19 années passionnantes et passionnées au SEV», dit-il. «Il est temps de passer le flambeau».

Le président du SEV Matthias Hartwich les remercie tous les deux pour leur grand engagement: «Je regrette le départ de Valérie et Christian, qui ont marqué le SEV par leur fort engagement. En même temps, je respecte la décision de Christian et Valérie. La santé de Valérie passe avant tout, et je comprends personnellement Christian, même si son humour et son engagement me manqueront».

Le comité SEV les remercie également pour leur précieux travail. Le dossier CFF, qui était géré par Valérie Solano, est actuellement pris en charge par le secrétaire syndical Patrick Kummer. Il dirige également la délégation de négociation vis-à-vis des CFF. Les dossiers des entreprises de transport privées, actuellement gérés par Christian Fankhauser, seront transmis à son successeur à la fin de l'année.

Le comité SEV a décidé lors d'une séance extraordinaire, le 26 mai, de mettre au concours ces deux postes avec effet immédiat. L'annonce correspondante est publiée en page 9 du journal actuel.

Michael Spahr. La direction du SEV sera remaniée à partir de 2024. La vice-présidente du SEV Valérie Solano a décidé de démissionner pour des raisons de santé. Elle quittera le

ANGLE DROIT

Formation continue OACP et temps de travail



Service juridique du SEV
journal@sev-online.ch

Les cours de formation continue OACP que j'effectue doivent-ils être comptabilisés comme du temps de travail?

De nombreuses et nombreux collègues doivent effectuer régulièrement des formations continues dans le but, par exemple, de conserver la validité de leur carte de qualification de conducteur et conductrice. Cette qualification spécifique est nécessaire en vertu de l'Ordonnance réglant l'admission des chauffeurs (OACP) qui prévoit que pour qu'un conducteur ou une conductrice soit autorisé au transport de personnes ou de marchandises (sauf exception), un examen doit être passé. Pour assurer le renouvellement de la carte OACP une fois l'examen réussi, une formation continue obligatoire doit être menée durant les cinq ans de la validité du certificat OACP.

La formation continue obligatoire doit durer 35 heures au total et peut être suivie via des cours isolés répartis sur cinq ans, ou, par un bloc de cours d'une semaine. Les journées de cours doivent durer au moins sept heures hors pauses.

La question qui nous occupe est de déterminer si l'employeur doit considérer ou non les jours de formation continue OACP comme du temps de travail et donc, rémunérer ses employés et tenir compte des dispositions de la loi sur la durée du travail.

Selon l'OLDT à son article 5 lettre d, le

temps de travail sans prestations de service est compté dans la durée maximale du travail lorsqu'il s'agit d'une formation initiale ou continue accomplie sur ordre de l'entreprise ou de par la loi en raison de l'activité professionnelle. En l'espèce, la formation continue OACP est rendue obligatoire en vertu de la loi.

Le commentaire SEV de la LDT et de l'OLDT, disponible sur le site internet du SEV détermine que les cours OACP constituent sans équivoque du temps de travail sans prestations de service et doivent, au même titre que les déplacements pour s'y rendre, être rémunérés comme tels.

L'Office fédéral des transports (OFT) confirme cette approche dans son commentaire de la LDT en indiquant que les formations qui sont prescrites par la loi sont des formations continues obligatoires et qu'elles doivent être considérées comme du temps de travail et être organisées dans un tour de service selon les règles en vigueur concernant le temps de travail. Encore, selon l'OFT, les déplacements nécessaires à l'accomplissement des formations doivent également être comptabilisés comme du temps de travail.

Partant, l'employeur a l'obligation, non seulement de rémunérer les salarié-e-s durant leurs formations continues obligatoires OACP ainsi que durant le temps de déplacement, tout en prenant en compte la majoration du temps de travail. Ces journées doivent également être intégrées dans la planification du temps de travail selon la LDT à titre de temps de travail sans prestations de service.

ASSEMBLÉES VPT (BUS, RAIL ET TOURISME)

Pouvoir d'achat, pénurie de personnel et amélioration des conditions de travail

Yves Sancey / Chantal Fischer
yves.sancey@sev-online.ch

Les 9 et 16 mai se sont tenues à Berne les deux assemblées VPT de la branche Bus et de la branche Rail et Tourisme. Plus de 60 personnes étaient présentes à la première et une cinquantaine à la seconde. La vie chère qui pèse sur les fins de mois et la nécessité de poursuivre le recrutement pour négocier de meilleures conditions de travail étaient les deux thèmes transversaux.

Dans son introduction, Gilbert D'Alessandro, président central VPT du SEV, a félicité notre collègue du SEV Edith Graf-Litscher pour son élection au conseil d'administration des CFF. Il a pu annoncer ensuite en primeur le très bon chiffre du recrutement en 2023 à la VPT : 353 nouvelles personnes ont été syndiquées depuis le début de l'année. « On fait à nouveau très fort, a-t-il jubilé, en suivant la même courbe que 2022, qui a déjà été une très belle année avec des chiffres stratosphériques. Mais il faut continuer à se renforcer, a-t-il plaidé. Plus nous aurons de membres, plus nous aurons de force et d'impact pour améliorer nos conditions de travail, comme nous l'avons vu aux TPG, aux TL et aux TPF. » Il s'est félicité de la création d'une nouvelle section à Uri qui est passée de 15 à 28 membres en un an ! Il a souligné ensuite la grande inquiétude face à l'augmentation du coût de la vie qui annonce un automne chaud. « On mérite la pleine indexation. Et plus on sera nombreux, plus on sera écoutés », insiste-t-il. Pour la branche bus, il a rappelé la question centrale de l'amélioration des conditions de travail. Les amplitudes de 10 h ne sont pas encore partout devenues la norme. Le temps entre la fin d'un service et le début d'un autre ne tient pas compte du temps de trajet jusqu'au domicile et du temps à la maison. Pour



Plus de 60 personnes le 9 mai et 50 le 16 mai ont participé aux Assemblées VPT et fait part de leurs inquiétudes.

un vrai respect du sommeil des conducteurs et des conductrices, la norme dans les CCT devrait être de 12 heures, avec des exceptions, plutôt que 9 heures qui sont trop courtes. Il a enfin invité tous les collègues à rejoindre la vague violette des femmes le 14 juin prochain pour que l'égalité ne soit pas qu'un mot.

Le président du SEV, Matthias Hartwich, a rappelé les quatre valeurs qui guident son action : solidarité, transparence, respect et démocratie. Si les directions ne nous respectent pas et qu'il n'y a plus de compromis possibles, alors nous ferons la grève, s'il le faut, pour obtenir ce à quoi on a droit. Il a aussi critiqué le Conseil fédéral si prompt à trouver des milliards pour sauver les banques, mais qui veut économiser en même temps presque 8 % sur le trafic régional voyageurs. Edith Graf-Litscher a ensuite rappelé le long processus victorieux, commencé par une motion de la section tessinoise du SEV et une pétition signée par plus de 9000 personnes il y a

huit ans, qui a permis de supprimer la double peine. Les chauffeurs professionnels qui commettent des irrégularités légères ne seront donc pas pénalisés dans leur travail.

Le vice-président de la VPT-SEV, René Schnegg, est ensuite revenu sur l'évolution des effectifs des membres à la sous-fédération VPT. « Je suis très fier de ce que l'on a atteint en 2022. Vous avez toutes et tous fait un travail sensationnel et je vous remercie chaleureusement », a-t-il déclaré à l'assemblée. Les chiffres sont en effet très bons. Entre 2021 et 2022, la VPT a gagné 952 nouveaux membres, soit 306 de plus que l'année précédente. Même avec un nombre important de démissions et de décès, le bilan net reste positif avec 219 nouveaux membres. « On a pu inverser la tendance depuis 2018 et je m'en félicite », s'est-il réjoui.

L'assemblée a ensuite accepté à l'unanimité une résolution proposée par la section SEV-TPG pour que le SEV fasse pression sur l'USS et mobilise les travailleuses et travailleurs de tout le pays pour la défense de nos rentes et organise une manifestation nationale cet automne contre la LPP 21 qui pourrait conduire à de fortes baisses des rentes. « La vraie bataille, c'est celle du pouvoir d'achat », précise Vincent Leggiero, président de la section SEV-TPG. « En Suisse, la productivité est la plus importante, mais elle finit dans la poche des patrons et des entreprises », rappelle-t-il. Dans sa présentation du programme annuel pour la branche en 2023-24, il insiste sur le fait que le comité préconisera plus un « syndicalisme de proximité » et ira sur le terrain discuter des conditions de travail. Il rappelle la difficulté que les entreprises affrontent pour trouver du personnel de conduite et d'entretien. « La pénurie n'est pas une blague et voilà que les entreprises multiplient les effets d'annonce sur le passage des bus thermiques aux bus

électriques. Mais, elles ne pensent jamais que le travail va complètement changer, en particulier dans les ateliers où le personnel n'est pas formé à cette transition. Il faudra suivre de près cette évolution. »

De meilleures conditions de travail dans la branche bus

À l'assemblée de la branche bus, Christian Fankhauser, vice-président du SEV, est intervenu sur le thème : « De meilleures conditions de travail ». Il a commencé par rappeler que si, face à l'inflation galopante en 2022, les résultats des négociations salariales ont été corrects, dans la plupart des entreprises, il n'y a pas de compensation sans mobilisation. « Cette année également, a-t-il insisté, il faudra arracher l'indexation, notamment suite aux annonces de la volonté du Conseil fédéral de baisser de 7,8 % sa subvention au trafic régional voyageurs. Il n'y aura pas de miracles. Seules une forte mobilisation des collègues et leur très bonne participation aux assemblées syndicales pourront nous donner du poids. »

La question du sous-effectif et de la pénurie de main-d'œuvre touchent de nombreux secteurs, mais particulièrement le secteur du transport public. Cela se traduit par des courses supprimées. Il s'inquiète du peu de réactions des employeurs face à cette nouvelle donne. « Ils organisent une consultation dont les résultats sont attendus... en novembre. » Pour lui, les solutions sont déjà connues, mais nécessitent surtout une volonté politique : amélioration des salaires, augmentation de l'attractivité de ces métiers pour les jeunes qui ne veulent plus travailler tous les jours de la semaine, la nuit et le week-end comme si cela était normal et sans répercussions sur la vie familiale et sociale. Pour attirer les jeunes et les femmes, il faut améliorer les temps partiels et arriver à une vraie semaine de cinq jours, voire de

quatre jours à 100 %. « De l'utopie ? Pendant longtemps, jusque dans les années 1930, l'idée des congés payés ou de la journée de huit heures a été considérée comme de l'utopie ! » martèle-t-il. En conclusion, il est revenu sur la question de la santé des conducteurs et des conductrices de bus dont l'enquête avec Unisanté a montré à quel point elle était atteinte. Des solutions de branche permettent de trouver des réponses à une échelle suffisante pour envisager des emplois alternatifs à la conduite, par un « pool d'emploi » cantonal, par exemple, et la création d'un fonds paritaire pour la branche des transports publics qui mettrait en place des mesures en matière de formation, de perfectionnement, de transfert ou de reconversion. Ne serait-ce que pour faire face aux avancées de la numérisation et au passage à l'électrique ! La solution pourrait se situer, dans un premier temps, sur le plan cantonal.

Branche rail et tourisme

En tant qu'invité supplémentaire à la journée de branche Rail et Tourisme, le secrétaire syndical SEV Jean-Pierre Etique a expliqué les particularités de la loi sur la durée du travail (LDT) et attiré l'attention sur des articles particulièrement importants. Les dispositions relatives à l'infrastructure qui doivent être mises à disposition durant les pauses, comme les toilettes (séparées par sexe) et les vestiaires, suscitent notamment des discussions en séance plénière. Il en ressort que toutes les entreprises n'appliquent pas correctement les exigences. Les participants estiment qu'il faudrait faire davantage pression sur les entreprises. L'idée d'une résolution correspondante est abordée et les participants décident de l'adopter lors de la prochaine assemblée des délégués en juin.



Tu trouveras le commentaire de la LDT sous sev-online.ch/ldt.



Le président Gilbert D'Alessandro est heureux du dynamisme de la VPT.



En 2022 la sous-fédération BAU a recruté 147 membres, selon le responsable du recrutement Philippe Schibli. Cette année un concours est prévu pour les recruteurs. Les infos suivront.

HANS ULRICH KELLER

ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉS BAU

LPP 21: Non, 13^e Rente AVS: Oui

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

La sous-fédération BAU a exigé des CFF des mesures urgentes pour une meilleure protection des chantiers. C'est ce qu'ont décidé les participants à l'assemblée des délégués le 9 mai dernier au restaurant Alten Tramdepot à Berne. Les orateurs Matthias Hartwich, président SEV, et Pierre-Yves Maillard, président de l'Union syndicale suisse, se sont exprimés.

Vu la quantité d'accidents sur les chantiers durant l'année écoulée, la sous-fédération BAU est intervenue l'automne dernier auprès de la direction de l'Infrastructure et des groupes de travail communs ont été formés pour traiter les diverses parties du problème. Les délégués ont souligné que les résultats de ces groupes attendus prochainement allaient devoir être appliqués rapidement par les CFF. Par exemple, les entreprises tierces doivent être mieux contrôlées et les mandats mieux ajustés afin que les services spécialisés à l'interne ne doivent pas terminer le travail ou faire des corrections sans pouvoir exiger des remboursements.

Les autres thèmes spécifiques aux professions ont par exemple concerné les entretiens d'information sur les salaires (« Nous voulons un dialogue ! ») et des améliorations aussi pour le personnel dans le domaine des installations de sécurité (IS) intérieures ainsi que pour les conducteurs de véhicules moteurs de l'Infrastructure. Concernant le recrutement des membres, les délégués ont demandé que les résultats positifs du travail syndical soient mieux vendus.

« Vous pouvez être fiers de votre travail », a déclaré Matthias Hartwich, « car la mobilité par le rail protège le climat et est plus sûre que par la route. » Il a encouragé les personnes présentes à voter oui le 18 juin à la loi sur la protection du climat et a expliqué ses valeurs : transparence, solidarité, respect et démocratie (les membres décident au SEV).

Après le tout petit oui à la réforme de l'AVS en septembre dernier, « les partisans des augmentations de l'âge de la retraite se sont effacés », a constaté Pierre-Yves Maillard. Car malgré une énorme campagne pour le oui, plus de 70 % des femmes actives, donc concernées, ont voté contre l'augmentation de l'âge de la retraite pour les femmes. Les partis de droite ont finalement renoncé au contreprojet

à l'initiative des Jeunes libéraux tout d'abord prévu, qui visait à rehausser immédiatement l'âge de la retraite à 66 ans pour tous, puis automatiquement, de manière proportionnelle à l'espérance de vie. Une votation est maintenant prévue en mars 2024, simultanément sur cette initiative, l'initiative de l'USS pour une 13^e rente et la réforme de la prévoyance professionnelle « LPP 21 ».

L'USS combat la réforme LPP car elle vise à baisser les rentes de 15 %, sans compensation pour la classe moyenne et les moins de 50 ans. De plus, les cotisations LPP devront être versées aussi sur les premiers 25 725 francs du salaire annuel (déduction de coordination), ce qui n'apporte aucune amélioration pour les bas revenus : en effet, malgré une retenue sur le salaire de 4 à 5 %, beaucoup ne toucheront que de petites pensions de 250 à 300 francs. Avec une rente AVS d'environ 1'800 francs, ils dépasseront de peu le plafond des prestations complémentaires et devront donc renoncer aux aides versées pour l'assurance-maladie et les frais de santé (effets de seuil). Les petits et moyens revenus s'en sortiraient mieux s'ils payaient plus de cotisations à l'AVS sous forme de déductions salariales plus élevées. La 13^e rente AVS coûte entre 3 et 5 milliards par année. Un pour-cent de déduction salariale en plus, réparti moitié-moitié entre l'employé et l'employeur, suffirait pour amener à l'AVS 5 milliards de recette supplémentaire par année. Et 0,5 à 0,7 % de plus suffirait pour redresser l'évolution démographique. Mais, depuis les années 1990, une mentalité néolibérale prévaut chez les partis de droite, regrette Maillard.

Comptes, budget et élections

L'année dernière, les comptes de la sous-fédération ont été bouclés avec un plus petit déficit que prévu par le budget (qui était prudent). Les charges ont un peu augmenté par rapport à 2021 alors que les cotisations des membres ont malheureusement diminué. L'assemblée a accepté les comptes à l'unanimité, de même que le budget 2024. Celui-ci diffère très peu des budgets 2022 et 2023. La cotisation de la sous-fédération reste fixée à 5 francs par mois. Le caissier central Patrick Parietti intègre la CG au 1^{er} août pour des raisons de manque de temps et le membre de la CG Urs Muff le remplace en tant que caissier central. Daniel Lottaz a été élu en tant que nouveau membre remplaçant dans la CG, il entre en fonction immédiatement.

ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉS TS

Les travailleurs méritent le respect

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Devant les délégués TS, le 23 mai à Olten, outre le président du SEV Matthias Hartwich, des représentants des CFF ont fait un exposé sur la nouvelle radio de manœuvre et Roger Derungs sur la branche de l'entretien des véhicules dans la section ferroviaire de l'ETF.

Parmi les affaires internes de la sous-fédération TS qui représente le personnel technique (ateliers et nettoyage), il y avait une proposition de TS Romandie pour une adaptation de l'initiative populaire « Des milliards de la BNS pour une AVS forte », que l'USS a stoppée au printemps en raison des pertes de la Banque nationale en 2022. L'initiative doit exiger l'utilisation des futurs bénéfices de la BNS comme garantie pour l'AVS. Les délégués ont approuvé cette proposition. Ils ont élu la jeune ingénieure Viviane Kehl de TS Zurich à la commission féminine SEV. Deux délégués suppléants sont également recherchés pour la conférence CCT CFF Cargo.

Les comptes 2022 de TS ont été clôturés avec une perte trois fois plus élevée que prévue au budget en raison de la mauvaise année boursière. Pour le reste, les charges sont restées inférieures au budget. La commission de gestion (CdG) a certifié que les comptes étaient corrects et les délégués les ont approuvés en applaudissant le caissier central Bruno Senn. Le budget 2023 a également été approuvé, avec peu de changements par rapport au budget 2022. La cotisation à la sous-fédération restera à 1,60 franc par mois en 2024. En outre, les membres TS verseront 30.40 francs au SEV et 2.40 à 5.40 francs à leur section TS. Un délégué a suggéré d'équilibrer les cotisations des sections afin de permettre aux petites sections de verser des cotisations plus basses, ce qui faciliterait le recrutement. A ce sujet, un délégué a fait remarquer qu'en cas de compensation financière entre les sections avec les fonds de la sous-fédération, les règlements des sections devraient également être harmonisés, par exemple en ce qui concerne la rémunération des membres du comité.

Après le succès de l'action de recrutement du 27 avril aux ateliers CFF d'Olten, d'autres actions sont prévues le 8 juin aux installations de service d'Oberwinterthour, le 26 juin à la gare de Lucerne et le 27 juin aux ateliers de Bienne. Les cours de formation SEV et de de Movendo ont été recommandés.

Il a également été question de la mise en œuvre des entretiens salariaux aux CFF : au lieu d'être sur un pied d'égalité avec le chef, les collaborateurs n'étaient souvent que des destinataires d'informations.

L'après-midi, Stefan Adamus et Stephan Gehri de CFF Infrastructure et Beat Hager de CFF Cargo ont présenté la communication de manœuvre 24 (Rk24), qui remplacera la radio LISA à partir de 2025. LISA se base sur le réseau GSM-R des CFF et souffre toujours de trous dans la couverture radio. Avec le Rk24, la couverture réseau devrait être meilleure grâce à l'utilisation du réseau d'itinérance publique de Swisscom avec une solution de rechange en cas de panne de réseau. Rk24 se compose d'une unité de transport pour le téléphone portable ou la tablette (résistant aux intempéries), sur laquelle l'application de communication de manœuvre est installée. Le micro haut-parleur manuel est connecté via Bluetooth et peut être utilisé même avec de gros gants - contrairement aux petites touches de la tablette ou du téléphone portable. C'est pourquoi il commandera sans doute souvent les sillons oralement au chef de circulation des trains, comme autrefois, a déclaré un participant. Pour des raisons de sécurité, la commande vocale n'est pas prévue initialement sur Rk24, a expliqué Adamus. Il estime les coûts de développement de Rk24 à 6 millions de francs. En comparaison, LISA a probablement coûté 125 millions, a ajouté un participant sceptique. Un autre a exigé suffisamment de tests pratiques avec des personnes qui travaillent quotidiennement avec la radio.

Roger Derungs représente le TS depuis 2021 au sein du comité directeur de la branche Maintenance des véhicules de la section ferroviaire de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF). Cette branche a mené en 2019 une enquête sur le personnel à l'échelle européenne concernant la numérisation. Il en ressort par exemple que les ouvriers doivent être mieux formés aux outils informatiques et mieux impliqués dans leur développement. Le manque de personnel qualifié dans la maintenance est également un problème à l'échelle européenne. Pour recruter des jeunes et les garder dans l'entreprise, il faut de meilleurs salaires et conditions de travail, par exemple moins de travail de nuit et de week-end, a expliqué Derungs.

Les jeunes et les femmes qui manquent aux CFF manquent aussi au SEV, a poursuivi Matthias Hartwich. Mais le syndicat ne peut obtenir de meilleures conditions de travail qu'avec des membres en nombre suffisant et prêts à se battre - et avec la capacité de se faire entendre et respecter par les employeurs et la politique. Ce qui n'est pas toujours le cas actuellement dans la prévoyance vieillesse ou la compensation du renchérissement. C'est contre cela que les syndicats de l'USS manifesteront le 16 septembre ; c'est pourquoi il a invité tous les collègues à envoyer ce jour-là un signal clair aux politiques et aux employeurs.



Roger Derungs est responsable médias et formation au sein de TS et actif chez ETF-Rail.

MARKUS FISCHER

ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉS ZPV

« Vingt-six jours de maladie, c'est trop »



Les délégué-e-s de la ZPV se montrent combatifs.

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Environ 50 délégués et invités se sont rencontrés le 10 mai à l'hôtel Hirschen à Langnau dans l'Emmental. Les délégués de la sous-fédération du personnel des trains ZPV ont discuté et exposé les difficultés rencontrées actuellement par les assistant-e-s clientèle.

« Vingt-six d'absence par année pour cause de maladie ou d'accident chez les agents de train, avec une tendance à la hausse : est-ce que notre profession nous mine la santé ? » Le président central ZPV Ralph Kessler a commencé par cette question provocatrice avant de poursuivre : « les charges pesant sur les agents de train ont énormément augmenté ces derniers temps. Tout nous retombe dessus, comme l'assistance pour charger les vélos. » Et les agressions envers le personnel n'ont pas non plus diminué après la fin des mesures liées au coronavirus. Et en ce qui concerne l'accompagnement intégral après 22 heures, les choses ne bougent pas : « Cela devient un vœu pieux. » Si on ne parvient pas à les décharger valablement, les agents de train vont dépasser les trente jours d'absentéisme. Les CFF appliquent une politique de « sparadrap » et font des promesses en l'air, déclare Ralph Kessler, qui ajoute : « Par contre, il semble que Linus Looser ait suffisamment de temps et d'argent pour les apéros. » Il fait bien sûr allusion au faux-pas qui s'est déroulé peu avant l'AD : le chef Production Voyageurs des CFF Linus Looser a fait envoyer une invitation à un apéro à quelques collaborateurs. Par erreur, cette invitation est parvenue à 11 000 membres du personnel. Elle a été immédiatement annulée avec un flot invraisemblable de paroles creuses au sujet de la reconnaissance. Pas étonnant que les collaboratrices et collaborateurs des CFF se soient mis en colère, on l'a constaté également dans la salle du Hirschen à Langnau.

Nouvelle section ZPV

Heureusement il y a aussi du positif à relater : depuis le 1^{er} mai il y a une nouvelle section dans la sous-fédération : la ZPV Lausanne-Sion qui compte 80 membres. La ZPV reste une des sous-fédérations SEV les plus solides avec un taux d'organisation élevé. Malgré tout, les CFF ont essayé de contourner le SEV et de négocier

directement avec la CoPe, explique le secrétaire syndical SEV Jürg Hurni. « Nous devons veiller à ne pas nous laisser diviser », prévient un membre ZPV. Pour le SEV il est clair que les deux sont nécessaires : un syndicat fort et une CoPe forte constituée si possible de beaucoup de membres syndiqués.

Patrick Kummer, responsable du dossier CFF au SEV, s'est exprimé sur divers thèmes : les négociations salariales de cet automne, l'application du système salarial des CFF et la convention collective de travail. La CCT actuelle pourrait être dénoncée au 30 avril 2025 mais le processus n'est pas encore défini : y aura-t-il des négociations ou la CCT actuelle sera-t-elle prolongée ? D'autre part, le SEV participera à une grande manifestation de l'Union syndicale suisse le 16 septembre. Les délégués de la ZPV ont adopté une résolution qui exige que l'USS s'engage encore plus contre le démantèlement des rentes.

Commerce de détail et assistance clientèle ?

Daniel Mock a été élu à l'unanimité à la CG. David Käch également a été élu à l'unanimité en tant que délégué à la conférence CCT des CFF. Les délégués ont ensuite discuté des 17 propositions qui, pour la plupart, étaient incontestées. La nouvelle réglementation de la formation professionnelle initiale provoque beaucoup d'incompréhension. Depuis 2022, les assistant-e-s clientèle ne sont plus formés en tant que spécialistes en transports publics mais suivent une formation en commerce de détail, ce qui n'est pas optimal. Une proposition critique sur ce thème est adoptée. La situation des collaboratrices et collaborateurs souffrant de « Covid long » n'est pas agréable dans l'entreprise : les CFF essaient de résilier les contrats des gens qui souffrent de séquelles depuis deux ans. On recommande instamment aux personnes concernées de faire usage de l'assistance judiciaire du SEV.

À la fin de l'assemblée des délégués, le président de l'AD Jordi D'Alessandro et le président central Ralph Kessler ont rendu honneur aux membres Peter Fischer, Denis Babey, Bernhard Siegrist, Susanne Kratzer, Sina Bürli, Katarzyna Rutkowska Paparozzi et au membre du comité Roger Tschirky qui se retire en automne, et les ont remerciés pour leur engagement. René Furrer est également honoré pour ses vingt-cinq années de mandat : un quart de siècle en tant que caissier central de la ZPV n'est pas négligeable et il est remercié par un vif applaudissement.

ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉS RPV

Salaires, CCT et numérisation

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Une trentaine de délégués et invités se sont réunis le 15 mai à l'Hôtel Bern à Berne. Les délégués de l'association du personnel de la manœuvre RPV ont discuté de manière animée de différents thèmes comme la digitalisation du métier, des formations trop courtes, les conditions de travail et les questions salariales.

Danilo Tonina, le président central de la sous-fédération RPV, s'est réjoui de la bonne participation à cette assemblée. L'évolution des effectifs des membres est un autre sujet de réjouissance. Il félicite les collègues pour les 77 nouveaux membres syndiqués en 2022. En six ans, il n'y a eu qu'une baisse de 70 membres. Bien sûr il y a

des régions plus dynamiques en matière de recrutement comme Genève, Zurich, le Tessin et Bâle et d'autres qui le sont moins comme Berne et la Suisse centrale. Il espère que les très nombreuses journées de visite du SEV prévues cette année par ou avec la RPV, notamment à Oberwinterthur (8.6), Bâle (22.6), Lucerne (26.6), Muttenz (29.8), Lausanne Triage (1.9) et Quai 1 (15.9) et Chiasso (22.9), permettront d'augmenter le nombre de membres. Entre les décès, les démissions après un départ à la retraite ou les changements de sous-fédération, les nouvelles arrivées ne comblent pas, pour le moment, le nombre de départ. Danilo en a profité pour rappeler que les retraités bénéficient de nombreuses prestations, à commencer par la protection juridique Coop, et qu'il vaut vraiment la peine de continuer à être membre à la PV à la retraite : « Beau-

coup croient que quand ils quittent les CFF, il faut aussi quitter le SEV, c'est faux ! ». Il faut aussi s'adresser aux jeunes qui ne nous connaissent pas toujours, a-t-il souligné. Il faut leur parler du cours Movendo gratuit, de l'agenda-calendrier et son assurance de 5000 francs en cas de décès accidentel ou invalidité professionnelle.

Les comptes et le budget 2024 ont été ensuite acceptés à l'unanimité. Deux propositions soumises par la section de Zurich ont ensuite été discutées. La première portait sur la soumission pour le personnel de manœuvre et les mécaniciens de locs cat. A 40 avec et sans préparation de trains aux BAR des mécaniciens de locs ZFR (conduite des trains et manœuvre). Ces BAR doivent être négociées entre le SEV et CFF ZFR. Elles n'ont pas été renouvelées depuis 2011 et ils se sont même détériorés. À l'unani-

mité, moins trois abstentions, la proposition a été acceptée et sera amenée sur la table lors des prochaines négociations. L'autre proposition demandait à ce que le calendrier SEV n'offre plus que la police à 10'000 francs au lieu des 5000 francs actuels. En dehors de trois abstentions, la salle a refusé la proposition à l'unanimité. Le rapport annuel minutieuse a été accepté à l'unanimité et sa présentation très détaillée a été chaudement applaudie. Une minute de silence a été observée en mémoire des quatre décès survenus à la RPV en 2022. Les élections des délégués CCT CFF Cargo se sont bien déroulées. Christian Eichenberger, RPV Berne, et Bruno Schmid, RPV Thurtal, ont été élus à l'unanimité, mais il manque encore deux collègues. On peut s'annoncer auprès du président. Yüksel Ilican, RPV Berne, a été élu à l'unanimité comme membre suppléant de la commission de gestion (CdG). Fritz Zimmermann, RPV Suisse centrale, a reçu un cadeau et des applaudissements nourris pour ses huit années d'activité au sein de la CdG.

La discussion qui a suivi a permis d'aborder différentes problématiques. La RPV Zurich a remercié pour la récolte de la pétition signées par 250 collègues de la gare de triage de Limmattal (RBL, Rangierbahnhof Limmattal). Certains se sont inquiétés par contre de la durée de la formation très courte de trois mois à Zurich et à Bâle. Les progrès de la numérisation ont également provoqué un débat très passionné avec comme toile de fond d'éventuelles suppressions de personnel de manœuvre. On apprenait en effet en avril que les CFF ont lancé un appel d'offres pour étudier lors d'une

phase de test de quatre mois en novembre dans quelle mesure l'exploitation ferroviaire peut être automatisée, notamment par des manœuvres télécommandées via une centrale entre la gare et des voies de garage. Le projet s'appelle « Fast » - abréviation signifiant « Full Automation Specification Testing ». Quelle est la vision ? Économiser ont répondu certains ! L'article de www.inside-it.ch se voulait rassurant : « Quoi qu'il en soit, des années devraient encore s'écouler avant l'automatisation généralisée de l'exploitation ferroviaire - mais les CFF ont désormais posé la première pierre. »

L'après-midi, Matthias Hartwich, président du SEV, est venu se présenter et définir les quatre valeurs qui fondent son action : transparence, respect, solidarité et démocratie. Sur la question de la digitalisation, il a indiqué que le rail va sans doute changer, mais les changements ne doivent pas se faire au détriment des travailleurs. Patrick Kummer, responsable ad interim des dossiers CFF, a présenté quatre thèmes importants du dossier CFF. Les prochaines négociations salariales en automne, la mise en œuvre du système salarial des CFF et des entretiens salariaux, la CCT et les journées nationales de promotion et de visite du SEV, qui auront lieu pour la première fois cette année. « Il est important pour le SEV d'être bien et fortement organisé pour pouvoir peser sur le processus de négociation, tant pour les négociations salariales annuelles que pour la CCT. Nous devons recruter de nouveaux membres afin de pouvoir continuer à nous présenter avec force lors des négociations et obtenir de bons résultats », a insisté Kummer.

ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉS DE LA PV

« Votre expérience est la bienvenue! »

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

La 105^e assemblée des délégués de la sous-fédération des pensionnés, qui s'est déroulée le 9 mai 2023 dans la salle de curling de Berne, a réuni 50 participants. Heinz Bolliger, qui présidait la séance, a ouvert les feux à l'heure exacte et a mené les débats tout au long d'une journée marquée par de vives discussions, notamment sur la loi relative à la protection des données et sur le recrutement des membres.

Dans la partie consacrée aux statuts, Daniel Pasche, le nouveau caissier central, a présenté les comptes de 2022. En raison d'une année médiocre sur le marché boursier, le capital-actions de la PV a essuyé des pertes. C'est notamment pour cette raison qu'une discussion a eu lieu entre les membres présents au sujet de la stratégie en matière de placements adoptée par la sous-fédération des pensionnés.

Conformément au système de rotation, Marc Derungs a cédé sa place de président de la commission de gestion de la PV au profit de Patrick Rouvinez, de la section valaisanne.

Roland Schwager, président central de la PV, a présenté d'importantes adaptations dans le règlement de la PV. Ainsi, pour des questions juridiques, les veufs et les veuves ne pourront plus reprendre automatiquement l'adhésion au SEV de leur partenaire ou conjoint-e décédé-e. Dorénavant, il faudra effectuer une demande écrite dans ce sens.

La nouvelle loi suisse sur la protection des données, qui entrera en vigueur le 1^{er} septembre 2023, a suscité de vifs débats au sein de l'assemblée. Les nouvelles dispositions auront en effet de sérieuses répercussions sur les pensionnés, car elles restreignent encore davantage la transmission des données personnelles. Ainsi, à l'avenir il ne sera plus possible pour la sous-fédération des pensionnés de recevoir de la Caisse de pensions des CFF le signalement du changement d'adresse ou du décès de tel ou tel membre. En particulier, cela rend également plus difficile la communication lorsqu'un membre fête son 90^e anniversaire et qu'il est ainsi exonéré de sa cotisation de membre du SEV. C'est pourquoi Andrea-Ursula Leuzinger recommande de dresser, de leur vivant, une liste de tous les adhérents afin de soulager l'entourage du défunt dans ses démarches pour informer les sous-fédérations lorsque survient un décès. Cette idée et

quelques autres figurent parmi les réflexions sur la future marche à suivre.

Rester au sein du SEV même après la retraite

Esther Lis, du service des membres du SEV, a adressé ses remerciements pour l'excellente collaboration, mais a également lancé un appel aux personnes présentes pour qu'elles entrent en contact le plus vite possible avec les membres de la PV démissionnaires, et pour qu'elles informent le service des membres dans les meilleurs délais si la démission est définitive. Esther a saisi l'occasion pour présenter le projet « Désormais pensionnés (58+) » : lorsqu'à l'approche de la retraite un membre annonce son départ du SEV, la section concernée de la PV reçoit une notification. Elle est alors chargée d'entrer en contact avec la personne, qui est encore membre, pour lui expliquer quels sont les avantages à conserver son adhésion au SEV même après la retraite. En effet, les arguments ne manquent pas. Par exemple, le SEV s'est engagé en faveur des facilités de voyage pour le personnel (FVP), qui concernent également les pensionnés. De même, la protection juridique du SEV sert les intérêts également de ses membres retraités, par exemple en cas de contentieux en lien avec les caisses de pensions, l'AVS/AI, les prestations complémentaires et les allocations pour impotent. Sur le plan politique également, le SEV soutient énergiquement toutes les revendications qui visent à renforcer les assurances sociales en Suisse, par exemple la 13^e rente AVS et la réforme de la LPP.

Les délégués ont mis à profit la pause de midi pour se livrer à des discussions animées. L'après-midi, le président du SEV Matthias Hartwich a eu l'occasion de se présenter aux délégués de la PV et de leur présenter sa conception du travail syndical. Il a également insisté sur l'importance de l'expérience et de la sagesse des membres plus âgés du SEV. « J'ai le plus grand respect pour le travail que vous avez accompli durant vos années d'activité et je vous demande ici de rester à nos côtés pour nous aider, en cas de besoin, par vos conseils et vos actions », a-t-il déclaré.

Enfin, Matthias a expliqué que les quatre valeurs fondamentales au centre de son credo étaient la solidarité, la transparence, le respect et la démocratie. Il a également évoqué la coopération au sein des chemins de fer, de plus en plus mise sous pression. Avant d'assurer à l'assemblée que le SEV ne resterait à l'écart d'aucun débat.



ROLAND JULY

CONSEIL D'ADMINISTRATION CFF

Daniel Trolliet fait le bilan

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Même si les deux représentants du personnel au Conseil d'administration (CA) des CFF ne peuvent pas toujours influencer les décisions comme ils le voudraient, ils y amènent les revendications du personnel et tentent d'obtenir la compréhension des sept autres membres, explique Daniel Trolliet après 12 années passées au CA. C'est la secrétaire syndicale SEV Edith Graf-Litscher qui le remplacera.

Quels étaient les grands défis stratégiques pendant ton activité au CA et quels sont-ils à l'avenir ?

Daniel Trolliet : Il s'agit des grosses commandes de matériel roulant. Chez Cargo, pendant vingt ans, on a tout essayé pour rendre le transport de marchandises par wagons complets isolés rentable, sans succès. La politique doit maintenant décider si elle veut accorder des subventions ou transférer ce trafic vers la route malgré le changement climatique. C'était, et c'est, le manque de main-d'œuvre et la perte de *know-how* avec le départ des baby-boomers à la retraite. L'entretien et le développement du réseau avec le nombre de trains augmente aussi. On a l'impression que dans une Suisse à 10 millions d'habitants, le corset risque d'être un peu étroit. On l'a vu avec la ligne Lausanne-Genève et le « trou de Tolochenaz ». Un grand défi reste le financement des CFF, avec l'endettement qui a augmenté pendant la pandémie. Les CFF dépendent de la main publique. Si les finances de la Confédération ou des cantons vont mal, automatiquement il y a des répercussions sur les CFF. Un dernier défi est la cybersécurité.

Comment juges-tu le risque de perdre le contrôle de la vente des billets à des grands acteurs internationaux ?

On pourrait accepter d'autres distributeurs, mais il faut qu'on garde le choix des tarifs et de l'offre. Les CFF veulent rester l'acteur principal de la mobilité en Suisse et pas seulement développer les trains, mais tout ce qui est nécessaire pour le voyage de porte à porte : gares conviviales, parkings, voitures et vélos de location. L'essentiel est de défendre le chemin de fer intégré. La concession pour le trafic grandes lignes est importante. L'ouverture de certaines liaisons transfrontalières rentables à une concurrence dumping serait très nuisible pour le système ferroviaire suisse.

Dans quelle mesure, le CA peut-il intervenir dans l'opérationnel ?

Le CA n'interfère pas dans l'opérationnel, c'est l'affaire de la direction des CFF. Lors de négociations salariales, la direction demande au CA une enveloppe pour l'augmentation de la masse salariale et le CA entérine le résultat. Lors de négociations CCT, il fixe les grandes lignes. Quant à la caisse de pension des CFF qui est autonome, il décide quel montant financier l'entreprise met à disposition si un assainissement est nécessaire.

Les représentants du personnel au CA peuvent-ils influencer sur l'entreprise ?

J'ai été souvent sollicité par des collègues et, dans les cas que j'estimais importants, j'en ai parlé en bilatéral avec le chef du personnel Markus Jordi, même si ce n'était pas de mon ressort. Les cas qui concernaient vraiment la marche de l'entreprise, je les portais à connaissance du CA. Par exemple, les dysfonctionnements du système informatique Sopre. Je dirais que dans l'ensemble, la direction des CFF reconnaît l'importance et l'engagement du personnel. Quand elle propose des réorganisations, elle cherche des bonnes solutions pour



MARKUS FISCHER

l'entreprise en impliquant les partenaires sociaux. Lors de décisions financières ou sur des réorganisations, mon collègue Fabio Pedrina et moi avons chaque fois fait part de notre position ou des retours du personnel. Nos avis ont souvent été pris en compte, même si cela n'a pas toujours été possible compte tenu de la situation de l'entreprise. Par exemple, lors des dernières négociations salariales, malgré les difficultés financières, le CA a quand même donné son accord à une compensation partielle du renchérissement. Si les gens du métier et les syndicats n'étaient plus représentés au CA, ce dialogue et ces explications qui parfois permettent de mieux appréhender les choses en ce qui concerne le personnel disparaîtraient. La confrontation augmenterait sans nul doute.

Quels conseils donnes-tu aux CFF ?

Continuez à soigner le personnel, poursuivez l'effort de recruter du personnel féminin et faites en sorte que tous les cadres prennent leurs responsabilités que ce soit pour mettre en œuvre les projets décidés par la hiérarchie ou pour faire remonter tout en haut les doléances justifiées du personnel.

Et au SEV ?

Le SEV doit absolument recruter dans toutes les couches du personnel et, particulièrement les jeunes de sorte à maintenir un taux d'organisation élevé. Je regrette que dans notre société, les gens s'engagent en général moins dans les syndicats, les partis, les sociétés ou d'autres structures solidaires. Mais je suis confiant que les jeunes actuels amèneront, sous une autre forme, les changements conduisant vers un monde meilleur.

Bio express

Daniel Trolliet (1954) a grandi dans la région de Morges. En avril 1970, il se lance dans un apprentissage d'agent du mouvement aux CFF puis il travaille dans diverses gares, aussi en Suisse allemande et, de 1977 à 1988, à Genève, au service administratif de l'arrondissement 1. En 1996, il vient à Berne aux relations internationales. Dès 2007, en tant que secrétaire syndical SEV, il encadre avant tout les employés de l'administration et les cadres des CFF, ainsi que les ETC Travys et MBC. En intégrant le CA des CFF en 2011, il réduit son taux d'activité au SEV, jusqu'à sa retraite en 2013. Dès 2006, il est conseiller municipal à Avenches puis de 2011 à 2016, il en assure la syndication. De 2012 à 2022, il siège en tant que député PS au Grand Conseil vaudois. Il a adhéré au SEV en 1970 et s'est engagé tout d'abord à la SBV Genève, puis à la VPV Lausanne (il en a été président), à la CG SEV et aujourd'hui à la PV Fribourg, comme président. Il habite avec sa femme Sabina à Avenches, il a trois enfants adultes et deux petits-enfants. Ses hobbies sont la lecture, l'histoire, la géographie et les voyages.

CHABLAIS

La nouvelle CCT TPC a été acceptée



Les collègues Claude-Joël Rod et Oleg Nieriker sont venus au secrétariat romand du SEV le 22 mai pour déjouiller le vote.

Yves Sancey. Au terme de deux années de négociations difficiles, la votation de la nouvelle Convention collective de travail (CCT) des TPC a connu son épilogue le lundi 22 mai 2023. Les membres SEV ont plébiscité la nouvelle CCT à 79 %. Quelque 111 membres se sont exprimés portant la participation à 68 %.

De son côté la direction des Transports publics du Chablais (TPC) a soumis le résultat de négociations à son Conseil d'administration qui l'a également accepté.

La nouvelle CCT entrera donc en vigueur le 1^{er} juin 2023, avec un effet rétroactif pour les salaires au 1^{er} janvier 2023.

La délégation de négociations SEV a fait un travail remarquable dans un contexte

parfois houleux. Comme elle l'avait toujours affirmé, ce sont les membres du syndicat qui ont exprimé leur avis. La délégation les remercie pour cela. Le taux de participation démontre que le personnel syndiqué s'implique fortement dans la défense et l'amélioration de ses conditions de travail. La délégation SEV demeure à disposition de ses membres pour toute demande relative à l'application de cette nouvelle CCT.

Il s'agit maintenant de mettre en œuvre cette nouvelle CCT et d'améliorer le partenariat social. Celui-ci est essentiel pour les années à venir où il faudra reprendre les affaires en cours, parmi lesquelles les négociations salariales et la consultation pour le règlement du personnel.

VAUD

Deux initiatives pour un salaire digne

Evenement syndical. Une pièce de 23 francs de 2023, avec ces mots : « Vivre dignement ». Le visuel du comité unitaire pour un salaire minimum cantonal vaudois est on ne peut plus clair. Face à la croissance de la pauvreté, la gauche et les syndicats ont en effet lancé deux initiatives en faveur d'un salaire minimum cantonal fixé à 23 francs brut l'heure.

Le 12 mai, à Lausanne, devant la presse, syndicats, organisations et partis de gauche ont donc lancé leur campagne pour un salaire minimum fixé à 23 francs brut l'heure. Un chiffre calculé en fonction des coûts des assurances maladie et des loyers et tenant compte des différentes réalités au sein même du canton. Le succès d'une telle mesure déjà appliquée dans les cantons de Neuchâtel, Jura, Tessin, Bâle-Ville, Genève est, selon les initiants, propice à un tel lancement. Zurich, Winterthour, Valais et Fribourg sont également dans un même processus.

Les deux initiatives vaudoises, l'une visant à ancrer le principe dans la Constitution l'autre à créer une loi d'application, s'inscrivent dans un contexte où le nombre de travailleurs et surtout de travailleuses pauvres s'accroît.

Si les Vaudois avaient refusé de justesse le principe d'un salaire minimum en 2011, la situation est bien différente aujourd'hui, esti-

ment ses défenseurs. « L'expérience grandeur nature dans les autres cantons a fait son travail de juge de paix. Le chômage a même baissé à Genève », souligne Pierre-Yves Maillard, président de l'USS, qui soutient la démarche.

Pierre-Yves Maillard souligne encore l'importance d'une jurisprudence du Tribunal fédéral qui a décrété que l'intérêt public du salaire minimum neuchâtelois était prédominant sur la liberté économique. Quant à la motion Ettlín – qui demande que les salaires des CCT nationales de force obligatoire soient prépondérants sur les salaires minimums – acceptée de justesse par les deux Chambres du Parlement, le processus n'en est qu'à ses débuts. « Le Conseil fédéral doit proposer un projet de loi qui devra être mis en consultation. Dans trois ou quatre ans, s'il passait la rampe, il y aurait référendum », précise Maillard.

Comme dans les cantons voisins, des exceptions sont prévues notamment pour les apprentis, les stages dans le cadre d'une formation certifiante ou d'une réinsertion, et l'agriculture. Dans ce secteur, le contrat type de travail continuera de fixer les rémunérations. Par contre, il devra suivre l'indexation appliquée pour le salaire minimum. Les initiants vaudois ont jusqu'au 12 septembre pour récolter 12 000 signatures. Plus d'infos sur : salaire-minimum-vaud.ch

ANZEIGE



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

Avec près de 37'000 membres, le Syndicat du personnel des transports SEV est le plus grand syndicat dans le domaine des transports publics.

Nous recherchons, au 1er janvier 2024 ou pour une date à convenir, un ou une

vice-président/e SEV au secrétariat central de Berne

En tant que membre de la direction syndicale, vous êtes co-responsable de la direction du syndicat SEV. Vous portez la responsabilité des domaines de l'organisation dont vous avez la charge ; il s'agit en particulier de la gestion des dossiers syndicaux et contractuels des diverses entreprises de transports publics.

Vous entretenez des contacts étroits et réguliers avec les entreprises, les instances et les organes dirigeants, dans le cadre du partenariat social. Vous travaillez également en étroite collaboration avec les militants bénévoles du SEV. D'autres mandats peuvent vous être confiés. Une équipe de professionnels évolue sous vos ordres sur votre lieu de travail à Berne, ainsi que dans les secrétariats régionaux.

Vous avez suivi une formation supérieure spécialisée dans le domaine de la gestion d'association ou d'OBNL/ONG et avez effectué divers perfectionnements. Une expérience de plusieurs années dans une position de cadre, de préférence dans un syndicat ou une organisation non gouvernementale proche des syndicats, est un atout ; vous disposez d'un réseau bien établi dans le monde syndical. La représentation des intérêts de nos membres est au centre de vos préoccupations. Vous traitez les affaires de manière flexible et objective. Vous êtes un fin stratège et savez travailler avec un esprit analytique et systématique, vous disposez d'une vision globale et holistique. Vous dirigez votre domaine et votre team de manière constructive, conséquente et ferme. Nous recherchons pour cette fonction de cadre une personne capable de s'imposer, ayant de l'expérience dans la direction des négociations et une aptitude pour le travail en équipe, ainsi que de très bonnes connaissances d'une deuxième langue nationale. Nous offrons un poste intéressant et exigeant à une personnalité affirmée, capable de gérer les conflits et de rechercher également des consensus.

Le vice-président ou la vice-présidente est d'abord nommé/e par le comité SEV puis confirmé/e dans un deuxième temps par le congrès, sur recommandation du comité SEV.

Afin de refléter la diversité de notre organisation également au sein de notre direction syndicale, nous invitons particulièrement les femmes et les personnes des différentes régions linguistiques (a/f/i) de Suisse à postuler pour cette fonction captivante.

Nous proposons une activité comportant de nombreuses responsabilités et des défis pour lesquels vos compétences et vos initiatives seront appréciées, ainsi que des conditions d'engagement attrayantes.

Ce poste vous intéresse ? Vous pouvez obtenir de plus amples informations auprès de Matthias Hartwich, président SEV, en appelant au 031 357 57 57.

Angela Meili, cheffe du personnel SEV, prend volontiers acte de votre candidature complète adressée par courrier électronique. E-mail : angela.meili@sev-online.ch.

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

« Je suis membre du SEV parce que nous sommes une grande famille qui nous permet de nous sentir en sécurité. Grâce au SEV, nous ne sommes pas seuls durant les négociations concernant nos conditions de travail. »

Qamil Lutfiu
mécanicien de manœuvre CFF

Et toi? Quand nous rejoins-tu?



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

Sections

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 1^{er} juin auprès de ouest@as-online.ch.

6. 6. PV Genève

Sortie de section Nous vous rappelons le programme de la sortie de section PV Genève du mardi 6 juin 2023 à Saint-Gingolph.

Rendez-vous à 9h dans le grand hall de la gare de Cornavin. Les retardataires se rendront directement sur le quai pour le départ du RE de 9h20 direction St-Maurice. Nous descendrons à Villeneuve à 10h35 pour prendre le bateau de 10h50 vers St-Gingolph où nous arriverons à 11h28. En quelques pas, nous serons au restaurant Le Rivage (Chez Monmon) où sera servi l'apéritif puis le repas. Ses filets de perche sont réputés loin à la ronde. Après le café, nous vous recommandons la visite du Musée des Traditions et des Barques du Léman qui se trouve à deux pas. Vous serez surpris de voir comment on produit des perles de nacre à St-Gingolph.

Le retour est prévu en traversant le lac vers Vevey.

Cette belle journée vous coûtera 55 fr/pers. Inscrivez-vous jusqu'au 2 juin car c'est votre versement postal qui tient lieu d'inscription. Et n'oubliez pas votre carte journalière ou votre AG. Nous nous réjouissons de vous accueillir.

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 boudrome 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-Veusil: 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 n.ch

22. 6. Pensionné-e-s syndiques tn et veuves & cagnotte

Assemblée générale. Elle aura lieu le 22 juin 2023 à 11 heures au restaurant du Joran à Serrière-Neuchâtel. Points principaux, rappel de signer le référendum contre la baisse des rentes LPP et choix de la sortie 2023. Réserver cette date.
Le responsable : Jean-Michel Pantet

14. 6. Grève des femmes

Le programme en Romandie, à notre connaissance. Plus d'infos: <https://www.14juin.ch/>

Lausanne
7h-8h30 distribution tracts/café - Gare de Lausanne
10h-11h action "à l'abordage des bastions masculins" - Ouchy
10h-14h espace de rencontres & repos, pique-nique - Cité

10h-14h cantine itinérante - centre-ville de Lausanne
14h-17h animations/stands/discours - Place St François
15h24 casserolade - Pl. St François
17h30 départ de la manifestation
dès 20h soirée festive - Arsenic
Plus d'infos: <https://grevefeministe-vaud.ch>

Genève
Genève plainpalais
10h46 lecture de l'appel. brunch féministes puis piques-niques auto-organisés
13h33 on croise les bras, tout s'arrête après-midi: scène avec musique, performances et prises de parole
15h24 cri/bruit
17h discours puis départ manif
17h30 manifestation
après la manif vers environ 20h: musique et performances
Plus d'infos: <https://grevefeministe-ge.ch>

Sion
Place de la Planta Sion
dès 13h30 stands de divers organisations dont AVAH, Alpagai, la Jeunesse socialiste, le PSVR et divers prise de parole et animations
17h30 rassemblement
18h manifestation
dès 20h30 concert

Yverdon
stands/ateliers/animations/cortège (Pestalozzi)

Fribourg
Place Georgette Pythonne à Fribourg
13h33 appel à la grève et présentation des revendications
15h24 action commune contre l'inégalité salariale
18h manifestation "on prend la rue"

Neuchâtel
Place des Halles, Neuchâtel
10h46 lancement de la journée avec lecture de l'appel à la grève
dès 11h musique, stands, ateliers pancartes, bar
12h pique-nique canadien
13h33 bras croisés, le pays perd pied
15h24 grand tohu-bohu contre les inégalités salariales
15h30 DJ set de Green Bee
17h30 départ pour la manif
18h rassemblement pour le départ de la manifestation, Place de la Gare
19h DJ set de Bombo Clit, restauration et boisson à la Place des Halles, soirée festive

La Chaux-de-Fonds
7h on pend les revendications le long du Pod
12h-17h occupation de la Place de la Gare avec bouffe, boissons, atelier pancarte, solidarité internationale, syndicats
13h33 actions bras croisés
15h24 on arrête de bosser, on tente d'organiser un cortège de soignantes + bibliothécaires + RECIF + structures para et préscolaires + horlogères
17h + 17h30 = départs à Neuchâtel pour la manifestation. Infos: <https://www.grevefeministene.com>

Payerne
17h marché des artisanes, Salle Cluny, Place du Marché

Renens
Percussions des tambours + grunch

Bienne / Biel
Dès 14h, rassemblement et stands à la place centrale, puis participation commune à la manifestation à Berne.

Delémont
16h30 - 17h Place de la Gare

PV FRIBOURG

Randonnée au Sentier des sculptures des sculptures

Roland Julmy Annulée en 2022 en raison d'une météo exécrable, cette randonnée au Sentier des sculptures à Sorens (FR) a eu lieu le 10 mai par un temps très couvert, avec quelques gouttes de pluie au départ et à l'arrivée. Entre deux, nous sommes passés... entre les gouttes.

Dix membres (c'est peu, mais comme ils étaient contents, c'est bien!) ont participé à cette sortie.

Après un café au Restaurant de la Forêt à Sorens (restaurant du camping), nous avons parcouru les quelques 4 km de cette sympathique balade. De la boue sur une partie du chemin, mais tout le monde est passé et avec le sourire !

Nous avons ensuite apprécié un excellent repas au même restaurant. Merci aux membres qui ont participé dans la bonne humeur.



IMPRESSUM

SEV – le journal du Syndicat du personnel des transports paraît toutes les trois semaines. ISSN 2624-7828
Tirage: 8 943 ex. (total 33 832 ex.), certifié REMP au 6 octobre 2022
Editeur: SEV, www.sev-online.ch
Rédaction: Michael Spahr (rédacteur en chef), Chantal Fischer, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Tiemo Wydler
Adresse de la rédaction: Journal SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Bern 6; journal@sev-online.ch; 031 357 57 57

Abonnements et changements d'adresse: mutation@sev-online.ch,

031 357 57 57. Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.-.
Announces: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa; SEVzeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11, www.fachmedien.ch
Pré-press: CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch
Imprimerie: CH Media Print AG, www.chmediaprint.ch

Le prochain journal paraîtra le 23 juin 2023.

Le délai pour les annonces est fixé au 12 juin 2023 à midi et celui de l'agenda au 13 juin 2023 à midi.

rigendum: nous avons écrit Hugli dans notre dernière édition. Toutes nos excuses).

Joss Herbert; 1953; spécialiste nettoyage, Lausanne, PV Vaud.

Rast Silvia; 1953; Couvet, PV Neuchâtel.

Rebetez Daniel; 1936; Chef de groupe, Biel/Bienne, PV Biel-Bienne.

Roth Heinz; 1933; Chef de groupe manœuvre, Bienne, PV Biel-Bienne.

Stuby Marie-Josette; 1949; veuve de Charles-Henri, Puidoux, PV Vaud.

Trchsel Christian; 1929; cond tracteur s/rail, Meyrin, PV Genève.

Weber Hans; 1938; Chef de groupe manœuvre, Ins, PV Biel-Bienne.

DÉCÈS

Chédel Margaritha; 1928; veuve de Louis, Bienne, PV Biel-Bienne.

GaCHAT Francis; 1945; ouvrier spécialiste, Lignières, PV Biel-Bienne.

Guex Daniel; 1952; ouvrier spécialiste, Bouveret, PV Vaud.

Hügli Hugo, 1933, cond tracteur s/rail, Morat, PV Biel-Bienne. (Cor-

Agenda 7/23

PARITÉ

La discrimination salariale est structurelle



Veronica Galster
veronica.galster@
sev-online.ch

Une analyse de l'USS révèle que dans les professions exercées majoritairement par des femmes, les salaires horaires sont nettement inférieurs comparés à ceux d'autres secteurs. Pour l'USS, le débat sur le temps partiel occulte le vrai problème : la majorité des femmes perçoivent des salaires horaires structurellement plus bas que la moyenne des salaires masculins.

Par rapport à il y a trente ans, les femmes sont aujourd'hui plus indépendantes du point de vue économique. Bien qu'elles soient globalement au bénéfice d'une meilleure formation, leur insertion sur le marché du travail reste problématique. Elles travaillent beaucoup, elles gagnent peu et sont davantage exposées au risque de pauvreté. De plus, un faible salaire ne pénalise pas seule-

ment durant la vie « active », mais aura des répercussions négatives lors de leur passage à la retraite. Selon l'analyse de l'USS, quatre travailleuses sur dix, même formées, perçoivent un salaire inférieur à 5000 francs par mois (à temps plein) et 25 % gagnent même moins de 4500 francs.

Le 13^e n'est pas pour tout le monde

Quant au 13^e salaire, si en général huit salarié-e-s sur dix en bénéficient, dans de nombreux secteurs où travaillent majoritairement des femmes, cela n'existe pas. Par exemple, seulement 8 % des coiffeuses et des esthéticiennes bénéficient du 13^e salaire. Dans le commerce de détail, seule la moitié du personnel de vente de vêtements reçoit un 13^e salaire.

L'ancienneté compte moins

L'ancienneté et l'âge n'ont qu'une influence minime sur les salaires dans les secteurs « typiquement féminins », où les femmes âgées au-dessus de 50 ans gagnent en moyenne

1072 francs de plus par mois que les femmes de 20 ans, alors que dans les secteurs « typiquement masculins » cette différence atteint 1440 francs. Les écarts sont particulièrement importants chez les femmes qui portent généralement des charges liées à la gestion de leur ménage. Selon Natascha Wey, vice-présidente de l'USS, ce n'est pas un hasard : « Les employeurs profitent souvent des obligations familiales de leur personnel pour payer des salaires plus bas ».

Temps partiel

En outre, de nombreuses femmes sont obligées de travailler à temps partiel afin de pouvoir s'acquitter des travaux au sein de leur propre foyer (enfants, ménage, membres de la famille nécessitant des soins, etc...). Ces travaux pèsent encore majoritairement sur les épaules des femmes. Sans surprise, peu de femmes réussissent à épargner en travaillant à temps partiel puisqu'un quart gagne moins de 2500 francs par mois !

Système de retraite pénalisant

Tout cela dans un pays où le système de retraite se compose d'un premier pilier qui ne couvre même pas les besoins vitaux et d'un deuxième pilier financé par un système de capitalisation qui profite aux hauts salaires. Il est naturel de se demander comment les femmes peuvent vivre de manière digne et être économiquement indépendantes pendant leurs années de retraite si leurs salaires stagnent et restent structurellement trop bas.

Que faut-il faire ?

L'USS appelle à une « réévaluation rapide des bas salaires dans les secteurs où les femmes sont traditionnellement majoritaires ». Selon Natascha Wey, ce n'est que par le travail syndical dans les entreprises et les secteurs et une amélioration des conventions collectives de travail que la situation salariale des femmes peut être améliorée de manière significative et durable. Plus précisément, l'USS demande :

- Au moins 5000 francs par mois pour toute personne qui a terminé un apprentissage et un salaire minimum fixé dans les CCT ;

- Que personne ne gagne moins de 4500 francs par mois ;

- Un 13^e salaire pour toutes et tous ;

- Que des mesures fermes et systématiques soient prises contre la discrimination salariale, avec des analyses salariales dans toutes les entreprises et des sanctions efficaces lorsqu'une discrimination est identifiée ;

- L'accueil des enfants doit être organisé en tant que service public, afin de permettre une répartition plus équitable du travail rémunéré et non rémunéré entre les femmes et les hommes ;

- Les investissements dans le service public doivent être augmentés et conduire à de meilleures conditions de travail dans les secteurs de l'accueil des enfants, de la santé et de l'action sociale.



UN SPECTACLE RARE

Niels Oberson

Il est rare de voir de tels paysages au printemps. Dès que les arbres du paysage vallonné verdissent, il n'y a généralement presque plus de neige sur les montagnes de la chaîne du Gantrisch. Mais ce n'était pas le cas ce matin.

Une vague de froid passagère, survenue pendant la nuit, a fait descendre la limite de la neige et les montagnes étaient fraîchement recouvertes de neige. Le résultat était un contraste surréaliste entre l'hiver et le printemps.

Le Parc naturel du Gantrisch est situé dans le triangle urbain Berne-Thoune-Fribourg.

Niels partage ses photos de paysages sur différents médias sociaux, notamment Instagram (@noberson) ou internet: niels-oberson.ch.

?

QUIZ

Es-tu incollable?

1. Quelle est la proportion de femmes parmi le personnel des locomotives des CFF ?

- a. 6%.
- b. 9%.
- c. 13%.

2. L'initiative du fonds climatique veut que la Confédération investisse dans le renouveau écologique de la Suisse : combien par an ?

- a. Entre 0,5 et 1% du produit intérieur brut, soit environ 3,5 à 7 milliards de francs.
- b. Entre 1 et 1,5% du produit intérieur brut, soit environ 7 à 10,5 milliards de francs.
- c. Entre 1,5 et 2% du produit intérieur brut, soit entre 10,5 et 14 milliards de francs.

3. Les cours de formation continue exigés par l'OACP peuvent-ils être comptabilisés comme temps de travail ?

- a. Non.
- b. Oui, mais sans les temps de déplacement.
- c. Oui, y compris les temps de déplacement.

4. À combien de sièges du CA des CFF le personnel a-t-il droit ?

- a. Deux sur neuf.
- b. Deux sur dix.
- c. Trois sur onze.

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 13 juin 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 **bons d'achats de livres d'une valeur de 40 fr.**

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

Solution du quiz N°6 /2023: **b/a/c/b**

C'est **Bernard Schneider** de Brügg BE, membre de la VPT BSG, qui remporte **une carte cadeau des CFF d'une valeur de 40 francs.**

SUR LES TRACES DE ...

Natalie Zysset, mécanicienne de loc et support technique



MICHAEL SPAHR

« Je suis là pour les voyageurs. Ils en profitent aussi si nous avons de bonnes conditions de travail. »

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Natalie Zysset, ancienne institutrice, est mécanicienne de locomotive aux CFF et elle travaille aussi au «helpdesk» technique «First Level Support Traction». Elle est membre du SEV et elle s'engage au comité de section de la LPV Berne. Quand elle n'est pas au travail, elle fait souvent du vélo, de l'escalade ou observe les oiseaux dans la nature.

Nous rencontrons Natalie Zysset aux commandes d'une navette Re460. C'est l'Ascension et elle conduit des voyageurs de Suisse allemande vers la Suisse romande. Cette jeune femme de 38 ans nous raconte: «Je me suis toujours intéressée aux questions techniques et j'ai fait, par exemple, un stage comme technologue d'emballage. Finalement, je me suis décidée pour le gymnase et, après ma maturité, j'ai suivi une formation d'enseignante.» Après ses études, elle a enseigné pendant trois ans dans une école du quartier bernois de la Länggasse, avant de se rendre compte du fait qu'elle ne voulait pas vraiment faire ce métier jusqu'à la retraite.

Le hasard a voulu qu'il y ait un centre d'information professionnelle à côté de son école. C'est là qu'elle a découvert un livre sur les métiers pour adultes. «J'y ai trouvé la profession de mécanicienne de locomotive et j'ai tout de suite été fas-

cinée. Ensuite, j'ai fait la connaissance d'un mécanicien que j'ai pu accompagner une fois. Ce fut immédiatement clair: voilà ce que je voulais faire!» Cela fait maintenant douze ans qu'elle travaille aux CFF. Elle roule comme mécanicienne à hauteur de 35% de son temps et elle opère au *First Level Support Traction* à 50%. Elle y soutient les mécaniciennes et mécaniciens qui ont des problèmes techniques avec des véhicules moteurs. Elle aide au dépannage et donne des instructions sur la manière de remettre les véhicules en marche. «C'est un job parfait pour moi, parce que je peux profiter de mon expérience aussi bien dans la communication que sur le plan pédagogique.»

Horaires irréguliers

«Oh, un renard!» signale Natalie Zysset (elle rit). À l'évidence, elle aime son travail et cela rayonne bien au-delà de sa cabine de conduite. Un groupe de randonneurs qui attend à un passage à niveau que les barrières se relèvent lui fait signe. «Il y a beaucoup de choses que j'aime dans mon travail. Les horaires irréguliers me plaisent. Le soir, c'est fini, je ne dois pas prendre mon travail avec moi à la maison.» Elle aime ses horaires parce qu'ils lui laissent beaucoup de temps pour ses hobbies dans la nature. Soit elle s'occupe de son jardin potager, soit elle observe les oiseaux, grimpe dans les montagnes ou fait du vélo. «Récemment, je suis allée à vélo en France. Il s'y

trouve de magnifiques pistes cyclables, parfois sur d'anciennes voies de chemin de fer. Quand j'ai envoyé des photos à mes amis mécanos, ils m'ont traitée de folle!»

En tant que femme, elle appartient, aux CFF, à une petite minorité, aussi bien comme mécanicienne que comme collaboratrice du support technique. «J'ai été surprise d'avoir été aussi bien accueillie. Je m'attendais à de la résistance. En particulier quand, au support, je dis à un homme comment il doit résoudre un problème technique. Mais il n'y a pratiquement pas eu de réticences, j'ai été relativement vite acceptée comme femme.» Bien sûr, il y a parfois des discussions dans les locaux de pause quand elle aborde des thèmes féministes dans un cercle d'hommes. Mais dans les grandes lignes, c'est devenu une normalité aux CFF de voir des mécaniciennes de locomotive dans les cabines.

« On ne doit pas libéraliser le marché ferroviaire ! »

«L'engagement syndical est très important pour moi. Comme enseignante déjà, j'étais syndiquée. Devenue mécanicienne, il allait de soi pour moi d'adhérer au SEV. Dans une profession où la CCT joue un rôle central, c'est important que nous, les collaboratrices et collaborateurs, soyons forts et bien organisés», clame Natalie

Zysset. Elle est au comité de la LPV Berne où règne une atmosphère de camaraderie et d'amitié. «Il est important pour moi de prendre en charge les problèmes des collègues et d'entreprendre quelque chose pour eux.» Il n'y pas que les soucis quotidiens qui la préoccupent, mais aussi la vision politique globale. «La libéralisation est mon ennemi mortel. Nous devons tout faire pour que les transports publics ne soient pas laissés au marché. Nous devons servir le bien commun et non les appétits de profit de quelques-uns. En définitive, personne ne profite d'une situation de concurrence, cela conduit plutôt à une situation «perdant-perdant». «Je regrette qu'à Berne nous ne puissions pas travailler en même temps pour les CFF et le BLS. Tout le monde en profiterait. Cela donnerait plus de variété et serait probablement intéressant économiquement aussi. La concurrence ne nous rapporte rien.»

«Si je pouvais changer quelque chose, je briserais volontiers l'écran qui existe aux CFF entre les cadres et les employés au front. Nous devrions tous collaborer plus étroitement au lieu de nous opposer. Il y a encore beaucoup de place pour de l'amélioration.» Elle se réjouit maintenant de boire un café à Genève et elle ajoute avec un clin d'œil: «C'est aussi ce que j'aime dans mon job. Tout le monde ne peut pas aller vite boire un café à Genève et être payé pour cela.»



TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Tomz

