



SEV N°9

Le journal du Syndicat du personnel des transports



TRAFIC RÉGIONAL

La paix sociale a un prix

Édito de Christian Fankhauser,
vice-président SEV

▶ p. 2 et 7

En acceptant la Loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat le 18 juin, le peuple suisse a posé des jalons pour l'avenir. La Confédération doit ainsi tout mettre en œuvre pour que la Suisse atteigne la neutralité climatique d'ici à 2050. Une des tâches les plus importantes sera d'accentuer la priorité sur des transports durables. La Confédération est tenue d'investir davantage dans les transports publics (TP).

Or, les signes que montre la Confédération vont absolument dans la direction opposée, ce qui est tout à fait absurde. La politique de la Conseillère fédérale Karin Keller-Sutter de réduire de 7,8% ou 92 millions les subventions fédérales destinées au trafic régional, est un affront sans pareil. Alors que nous sommes conscients du changement climatique, comment peut-on se permettre de rendre les TP

encore moins attractifs? Comment peut-on saboter de la sorte la solution au problème climatique?

Cette annonce et les mesures d'économie prévues dans l'infrastructure ferroviaire nous posent un problème. Nos collègues, qui contribuent à un transport durable, atteignent déjà souvent leurs limites. Partout, on manque de main-d'œuvre qualifiée. Il faut augmenter de toute urgence l'attractivité des professions liées aux TP, c'est-à-dire en garantissant de meilleures conditions de travail et des salaires équitables. Dans cette optique, la Confédération doit fixer les bonnes conditions-cadres. Si l'on réduit les moyens qui sont alloués, c'est le contraire qui se produit: les conditions de travail risquent de se détériorer. Les négociations salariales qui se dérouleront en automne représentent un grand défi pour nous; un statu quo est inacceptable!

Il en va de même pour la politique que mène la Confédération à propos des rentes: après une vie de travail pour la communauté, on devrait bénéficier d'une rente décente.

Mais, là aussi, il semble que la politique a d'autres priorités en ce moment. De l'argent est à disposition pour sauver des banques, tandis qu'on coupe dans les rentes. Au moins nous sommes parvenus à déposer un référendum sur la réforme de la LPP.

Que faire contre cette politique erronée? Le 16 septembre, nous descendrons dans la rue pour revendiquer des augmentations salariales et le maintien du pouvoir d'achat pour les retraité-e-s. Cela doit être un signal fort contre la politique d'austérité de la Confédération. Le Conseil fédéral doit entendre que la paix sociale a son prix!

Sécurité

Chantiers et transports de fans: des mesures doivent être prises!

4 à 6

Sous-fédérations

Assemblées combatives à la VPT et chez ZPV, LPV et TS

7 et 9

E-bus

Ne pas oublier les ateliers en passant des bus thermiques aux électriques

7

Pause estivale

Le prochain *journal SEV* n°10 paraîtra le 1^{er} septembre, avec un délai rédactionnel pour la partie réservée aux sections fixé au 22 août à 12h. Entre-temps, vous trouverez toutes les infos importantes sur sev-online.ch. Bel été !

5%

C'est l'augmentation revendiquée par l'USS cet automne pour les négociations salariales à venir. C'est absolument nécessaire étant donné que les prix et la productivité ont augmenté, alors que les salaires stagnent depuis trop longtemps. L'économie se porte bien et le chômage reste bas : les salarié-e-s doivent enfin obtenir leur juste part de la bonne conjoncture.

Candidat-e-s recherchés !

Les élections fédérales auront lieu le 22 octobre 2023. Le SEV souhaite soutenir les candidats au Conseil national et au Conseil des Etats. Es-tu candidat(e)? Es-tu membre du SEV? Tu soutiens nos valeurs, à savoir promouvoir et garantir les transports publics et la sécurité sociale? Alors écris-nous un e-mail avec une bonne photo de toi et un slogan électoral à journal@sev-online.ch.

Concours d'été du SEV

Complète la déclaration suivante «Je suis membre SEV parce que...» et gagne un paquet d'été SEV. N'oublie pas de nous envoyer aussi une photo en lien. Les envois les plus originaux seront illustrés dans le *journal SEV* n°10 et recevront un cadeau. Tu peux participer jusqu'au 15 août par un post Facebook (facebook.com/verkehrsgewerkschaft) ou par e-mail à journal@sev-online.ch. Aucune correspondance ne sera échangée au sujet du concours. La voie juridique est exclue.

Chaleur

Les recommandations du SECO : les employeurs doivent mettre à disposition de la protection solaire et de l'eau, adapter les horaires de travail, prévoir plus de pauses ou réduire le rythme de travail (si nécessaire, les exiger !). En cas de faiblesse, problèmes circulatoires, crampes, se rendre immédiatement dans un endroit frais et informer ses supérieurs.



Le 27 juin, les syndicats et les partis de gauche ont remis les 141726 signatures (presque trois fois plus que nécessaire) contre la réforme LPP.

MANIFESTATION DU 16 SEPTEMBRE

Recevoir toujours moins ? Non !

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Tout devient plus cher alors que les salaires et les rentes stagnent. Dans les entreprises de transports publics, on peut craindre que les négociations salariales soient difficiles cet automne. Le 3 mars 2024, nous voterons sur les rentes et scellerons ainsi notre destin. Le 16 septembre prochain, nous pouvons montrer que nous ne voulons pas rester sans réagir contre cette évolution.

Nous avons remis le 27 juin le référendum contre la réforme de la prévoyance professionnelle (2^e pilier, caisses de pensions) : 141 726 signatures ont été réunies par l'alliance des syndicats et des partis de gauche, soit presque trois fois plus que nécessaire. La réforme pourrait amener au niveau des rentes des pertes supplémentaires pouvant aller jusqu'à 3240 fr. par année, en plus du renchérissement qui grignote déjà une rente mensuelle. Et cela, malgré les dix dernières années, dramatiques pour les travailleuses et travailleurs en ce qui concerne le 2^e pilier. Cette réforme adoptée par le Parlement ne tient pas compte de la baisse constante des taux de conversion et des rentes depuis plusieurs années. De plus, elle ignore complètement le revirement des taux d'intérêt et le renchérissement élevé.

La chute des rentes

Continuer de baisser les rentes malgré l'inversion de la tendance en ce qui concerne les taux n'est pas la bonne chose à faire. Pourtant, c'est ce qu'exige le Parlement : des baisses supplémentaires des rentes pouvant aller jusqu'à 15%. En outre après AVS21, ce projet représente pour les femmes une détérioration supplémentaire. Chaque génération touchée par la hausse de l'âge de la retraite devra verser des cotisations plus élevées durant tout le reste de la vie salariée et aura donc un salaire net moins élevé, tout cela pour recevoir une rente plus basse ou équivalente dans le meilleur des cas. Les femmes passeront ainsi une seconde fois à la caisse.

D'un point de vue technique aussi, la réforme

rate le coche. Elle rend le 2^e pilier encore plus opaque, plus compliqué, plus aléatoire, le mettant au service des banques et des assurances. Grâce au référendum nous pourrions voter, probablement le 3 mars 2024, sur cette réforme de la prévoyance professionnelle si mal ficelée.

Le même jour, nous voterons probablement sur l'introduction d'une 13^e rente AVS. S'il faut voter non à la réforme LPP, il convient en revanche de dire oui à une 13^e rente AVS. Cette dernière est vraiment nécessaire pour stopper la perte du pouvoir d'achat chez les pensionnés. Disons, en outre, non à l'initiative des Jeunes libéraux-radicaux (PLR) qui sera également au programme lors de ce dimanche de votations sur les rentes. En effet, cette dernière veut encore augmenter l'âge de la retraite !

Négociations salariales difficiles cet automne

Non seulement les rentes mais aussi les salaires s'amenuisent pour de nombreuses personnes en Suisse. Le pouvoir d'achat, soit ce que nous pouvons nous offrir grâce à notre revenu, se

réduit comme peau de chagrin. Les experts en économie estiment que la crise liée au pouvoir d'achat atteindra son paroxysme cet automne. Pour la première fois depuis l'après-guerre, les salaires réels ont baissé durant trois années consécutives. S'y ajoutent des hausses impressionnantes des loyers et une explosion des primes des caisses-maladie, dont l'augmentation sera probablement de plus de 5%. Les loyers existants augmenteront de 3% en octobre en raison de la hausse du taux d'intérêt de référence. Les employeurs de nombreux secteurs misent sur la confrontation et freinent aujourd'hui déjà les attentes des rondes salariales.

Avec les entreprises de transports publics également les négociations à l'automne devraient être beaucoup plus difficiles qu'en 2022. L'une des raisons est l'annonce de la réduction du financement fédéral pour le transport régional des voyageurs (*voir page 1*). C'est pourquoi il est très important que nous nous rendions toutes et tous à Berne le samedi 16 septembre prochain durant l'après-midi, afin de protester et de montrer que, tous ensemble, nous sommes forts !

Les plus grandes victimes de l'inflation

Commentaire d'Aroldo Cambi. Une question importante au sujet de l'inflation est : «Touche-t-elle tout le monde de la même manière?» La réponse est non : elle touche beaucoup plus les employé-e-s, les rentières et rentiers avec une petite, voire pas du tout de fortune. Car celles et ceux qui financent leur existence uniquement par leur salaire ou leur rente ne peuvent pas se protéger et sécuriser leur niveau de vie. Les nantis en revanche, ont de nombreuses options pour investir leur fortune à l'abri de l'inflation. Ils peuvent appliquer des stratégies astucieuses pour générer des revenus sur le capital affichant des rendements supérieurs à l'inflation. Car certains actifs immobilisés tels que les actions ou l'immobilier peuvent parfois se développer de manière fulgurante dans les phases d'inflation.

Cependant, toute personne qui n'a pas les moyens de cofinancer son existence par de

telles sources est exposée à 100% à l'inflation et à ses graves conséquences. Le salarié renégocie son salaire à la fin de l'année et espère que l'employeur soit compréhensif et socialement responsable. Le rentier allume un cerge pour que sa caisse de pension prévoie une compensation du renchérissement. Mais les expériences de ces dernières années démontrent que de telles prières sont rarement exaucées.

Ces mêmes salariés et rentiers n'ont pas la possibilité de négocier le prix du pain et du lait à la caisse du supermarché, ni d'ailleurs la prime de caisse-maladie auprès de leur assurance. Les hausses de prix sont appliquées, sans tenir compte des conséquences. Est-on obligé d'accepter cela ? Non ! Actionnons les sonnettes d'alarme pour lutter sur le plan politique contre cette systématique. Toutes et tous dans la rue le 16 septembre pour donner un signal fort !

TRANSPORT AÉRIEN

Imposer des CCT dans les aéroports – maintenant!



Parmi les entreprises de services des aéroports de Zurich et de Genève qui ont déjà conclu des CCT, on trouve les antennes locales de Swissport, la plus grande société de services d'assistance en escale du monde.

SEV
journal@sev-online.ch

Le syndicat du personnel au sol SEV-GATA – la branche de l'aviation du SEV – demande que toutes les entreprises qui fournissent des prestations aux aéroports de Zurich et de Genève réglementent les conditions de travail dans des conventions de travail collectives négociées avec les syndicats. Cela devrait être la condition minimale requise pour obtenir les concessions nécessaires.

«Le personnel du transport aérien s'inquiète de la concurrence sauvage des conditions de travail dans l'aviation, de l'absence souvent de conventions collectives de travail (CCT) aux aéroports de Zurich et de Genève, de la diversité des offres de prestataires temporaires et l'augmentation de situations de travail précaires avec de

faibles revenus et des horaires de travail difficiles, parfois fractionnés.» C'est ainsi que Philipp Hadorn, président SEV-GATA, résume le contenu de la résolution «Imposer des conditions de travail collectives dans les aéroports!», adoptée par l'assemblée générale ordinaire SEV-GATA le 20 juin à l'aéroport de Zurich.

Appel aux entreprises, aux autorités et aux politiques

Concrètement, la résolution demande que:

- toutes les entreprises qui fournissent des prestations aux aéroports de Zurich et Genève réglementent les conditions de travail dans une CCT négociée avec les syndicats ;
- les concessions nécessaires ne puissent être accordées aux entreprises que si les conditions de travail sont réglementées dans une CCT ;
- les employeurs, les autorités et la branche politique contribuent à ce que

les CCT soient contraignantes et que des solutions de branche soient trouvées pour éviter le dumping social.

Engager suffisamment de personnel et prévoir du temps de repos

La résolution pose encore deux autres exigences aux entreprises dans les aéroports :

- que suffisamment de personnel soit enfin disponible, même pendant les heures de pointe ;
- qu'un temps de repos soit prévu et que seules des prestations raisonnables soient exigées.

«Après le démantèlement survenu pendant la pandémie, l'effectif du personnel est encore trop faible et les collaboratrices et collaborateurs sont épuisés. Ils ne pourront pas faire face au trafic des vacances d'été sans effectifs supplémentaires», prévient Philipp Hadorn. «Les passagers ont le droit de voyager sans désagréments, sans retard ni baisse de la qualité du

service. Le personnel mérite de bonnes conditions de travail, dignité et reconnaissance», stipule la résolution. SEV-GATA s'engage pour les membres des diverses entreprises comme Swiss Int. Air Lines Ltd., Swissport, SBS, Engie, ISS, Vebego etc.

Négociation en cours pour la CCT Swissport Genève

Les négociations en vue du renouvellement de la CCT chez Swissport à Genève en octobre 2023 ont commencé. Les discussions vont se poursuivre à un rythme plus soutenu d'ici à cet automne.

Pas de concurrence sur le dos du personnel

Commentaire de Philipp Hadorn, président SEV-GATA et secrétaire syndical.

Nous en avons assez. Pas seulement les collègues qui ont fait grève le 30 juin à l'aéroport de Genève (voir page 9).

La concurrence ruineuse dans les aéroports conduit à des conditions de travail qui doivent être qualifiées de «précaires». Alors que les collaborateurs souffrent du stress, d'une charge de travail difficilement accep-

table, d'horaires de travail incompatibles et de bas salaires, les entreprises dotées d'une CCT se plaignent de la pression sur les prix. Lors du Covid, le transport aérien a été classé d'importance systémique. Les cantons d'implantation et les (co-)propriétaires des aéroports ont une responsabilité.

Les aéroports doivent impérativement être soumis à la règle suivante: Pas de concession à des entreprises sans CCT. Stop à la spirale négative!

+

-

La CCT CFF Cargo est prolongée jusqu'au 30 avril 2025. C'est ce qu'ont décidé les partenaires sociaux au vu des discussions politiques et du rattachement plus étroit de CFF Cargo au groupe CFF. La stabilité des conditions de travail est ainsi assurée. Et les CCT CFF et CFF Cargo ont à nouveau la même durée, ce qui permet de maintenir intacte la condition de l'égalité de traitement entre collaborateurs CFF et CFF Cargo. En même temps, des améliorations à l'amiable de la CCT sont déjà possibles pendant la durée de validité.

Le Conseil fédéral propose d'allouer **15,1 milliards de francs à l'exploitation, à l'entretien et à la modernisation de l'infrastructure ferroviaire** pour les années 2025 à 2028. Cela représente certes 0,7 milliard de plus qu'en 2021-2024, mais en raison du renchérissement, de la hausse des prix de l'électricité et de la baisse des recettes liées au prix des sillons, les fonds disponibles seront vraisemblablement **moins importants en termes réels** qu'en 2021-2024. Ce qui n'est pas urgent doit donc être reporté.



Infrastructure ferroviaire: l'augmentation du trafic rend nécessaire le désenchevêtrement dans les nœuds ferroviaires comme celui de Wylerfeld (BE). Ailleurs, il faudra parfois attendre.

SIMON BURGUNDER répond

Le modèle de coopération n'est pas négociable

Comment continuer avec l'UE? Pourquoi le modèle de coopération dans le trafic voyageurs international n'est-il pas négociable pour le SEV?

Le système suisse des transports publics (TP) se fonde principalement sur l'idée de coopération. Cela signifie que les entreprises de transport ne sont pas en premier lieu en concurrence les unes avec les autres pour certaines lignes lucratives dans le but de réaliser un profit maximal, mais qu'elles exploitent en collaboration un réseau global en tant que service public.

C'est ainsi que l'on parvient à garantir en Suisse un réseau de transport performant et échelonné dans l'espace, qui sert l'intérêt public et non le profit de quelques gros actionnaires. Tous les partis politiques s'accordent à dire qu'il faut s'en tenir au système de TP existant. Il n'y a donc aucune raison de sacrifier le modèle de coopération dans les négociations

avec l'UE et de mettre ainsi en péril le système suisse des TP dans son ensemble.

Une ouverture du marché dans le trafic voyageurs international (TVI) équivaudrait à un changement de paradigme qui entraînerait inévitablement une détérioration des salaires et des conditions de travail du personnel des transports, mais qui mettrait également en danger le système global des transports en Suisse, car l'intégration du système ainsi que le financement ne seraient plus garantis.

Le SEV rejette donc toute solution négociée au détriment du personnel - des salaires suisses pour des rails suisses - et du modèle de coopération. En particulier, le SEV refuse d'accorder à Flixbus l'accès au réseau suisse. Le SEV veut un TVI basé sur la coopération entre les entreprises de transport ferroviaire, comme c'est actuellement le cas dans l'UE.

Simon Burgunder est le nouveau coordinateur «politique des transports» au SEV. Tu as une question? Écris-nous à journal@sev-online.ch



Dans le domaine des caténaires, il est particulièrement important de travailler en toute sécurité

ACCIDENTS SUR LES CHANTIERS CFF

Pression du SEV : les CFF prennent des mesures

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Les groupes de travail pour améliorer la sécurité sur les chantiers CFF mis sur pied l'automne dernier à la suite de l'intervention du SEV après les nombreux accidents mortels ont livré leurs propositions de mesures. Il s'agit maintenant de les appliquer.

Au vu du nombre élevé d'accidents durant l'année passée sur les chantiers CFF, en octobre, le SEV et la sous-fédération BAU ont écrit à la direction de CFF Infrastructure. Ce courrier mentionnait plusieurs points nécessitant une amélioration au niveau de la sécurité et demandait une discussion dans de brefs délais. Une rencontre a eu lieu le 1^{er} novembre déjà et la direction d'Infrastructure s'est montrée ouverte à examiner les divers points mentionnés. Sept groupes de travail composés de gens des CFF et des syndicats ont été formés. Voici les thèmes traités :

1. Vérification des travaux effectués par des entreprises tierces – Thèse : Application lacunaire des prescriptions légales par des tiers, avec des exemples graves (doubles tours le même jour). Pas de contrôle ou des contrôles lacunaires.
2. Flux d'informations, systèmes, équipements de travail – Thèse : Les collègues croulent sous les systèmes, équipements de travail, processus et formulaires supplémentaires. Les choses importantes sont noyées dans la masse. Cette situation limite la concentration, ce qui nuit également à la sécurité.
3. Mises au concours et adjudications – Thèse : Pour beaucoup de collègues et le SEV, certaines mises au concours et adjudications ne

sont pas compréhensibles du point de vue de la sécurité. On rencontre parfois des personnes sans expérience et mal formées.

4. Suffisamment de temps et de ressources pour les formations – Thèse : De plus en plus, nos connaissances sont incomplètes, voire inexistantes dans des thèmes centraux. Les consignes importantes de sécurité et de travail ne peuvent pas être simplement laissées à la responsabilité de chacun et à la formation individuelle.

5. Intégration des utilisateurs dans les développements des systèmes – Thèse : Les systèmes sont trop souvent élaborés et déployés sans inclure les travailleurs de la base.

6. Répartition du personnel stable/planification des tours de service – Thèse : Les changements de tours dans un laps de temps très bref sont dangereux pour la concentration et l'attention. Il y a trop de frictions dans la planification et cela peut amener de l'insécurité à court terme.

7. Système d'annonce – Thèse : Les annonces d'actions comportant des erreurs ou d'accidents qui se sont presque produits, etc. ne sont pas faites assez souvent. Cela débouche sur des problèmes pour accéder aux informations et y répondre, en conséquence les services compétents des CFF ne réagissent pas (« il ne se passe rien »). Lors d'une 2^e rencontre des partenaires sociaux le 13 décembre, divers thèmes ont été mis en commun. Lors des rencontres qui ont suivi en janvier et en mai, les progrès réalisés ont fait l'objet de discussions. Lors de la 5^e rencontre, le 13 juin, les groupes de travail ont présenté leurs résultats.

Sécurité : le SEV ne lâche pas l'affaire

Commentaire d'Urs Huber, secrétaire syndical et responsable du team Infrastructure du SEV. « On ne peut pas continuer ainsi ! » a clamé le SEV en réaction à la série d'accidents graves, s'adressant à la direction de CFF Infrastructure. Nous avons exigé des CFF qu'ils agissent ! CFF Infrastructure a très vite accepté de mettre sur pied sept groupes de travail sur des thèmes concrets. Au cours de nombreuses rencontres, ces groupes de travail ont analysé les thèmes et les possibilités d'amélioration. Le rapport final est maintenant pratiquement rédigé.

Mon impression : les débuts furent extrêmement intensifs et engagés, mais, plus les thèmes devenaient concrets, plus les choses se coraient. Du moins du point de vue du SEV !

Concernant le thème des adjudications à des tiers et de leur surveillance, nous avons pu amener de nombreux inputs. Les défaillances seront éliminées et les futures adjudications améliorées. Dans le groupe de travail « Système d'annonce », il a souvent été fait mention du « système d'annonce du futur ». Mais... ce futur

deviendra-t-il un jour réalité ? Un point très compliqué est l'amélioration des tableaux de service afin que les engagements soient plus stables pour les collègues et qu'il y ait moins de changements à court terme. Ce groupe de travail a eu peu de résultats. Le fait est que nous ne voulons pas d'amélioration alibi : saluons par exemple la possibilité de consultation pour examen, mais elle est tellement complexe que personne ne l'utilisera ? Nous voulons que les salariés sachent ce qu'ils font faux afin qu'ils puissent s'améliorer. C'est le B.A.-BA de tout apprentissage !

La sécurité reste un thème constamment d'actualité. Tant le SEV que les CFF veulent s'en préoccuper. La sécurité est ce qu'il y a de plus important. Espérons que tout le monde voie les choses ainsi aux CFF ! Si quoi que ce soit ne fonctionne pas bien, il faut absolument réagir et l'annoncer, même s'il s'agit d'une broutille. Aucun compromis en matière de sécurité. C'est un appel lancé à tous : si quelque chose ne va pas, dites stop ! La direction des CFF est aussi de cet avis, car il y va de la sécurité et de votre santé !

Résultats des groupes de travail

Les principaux résultats sont les suivants, selon la présentation des CFF du 13 juin :

• **Paquet de travail (PT) « Formation et développement de système »** : La réduction des cours de répétition pour les fonctions de sécurité à un demi-jour, décidée en 2016, a été examinée et le constat des CFF est que ceci fonctionne bien. Toutefois, le SEV ne le pense pas. Pour tous les chefs de la sécurité qui travaillent avec des mouvements de manœuvre, dès le mois de mai 2024, un nouveau module obligatoire « Compétence de manœuvre » sera proposé. Ce cours sera donné à dessein en présentiel. Dès janvier 2024, il sera possible de consulter les documents d'examen également lors d'examens réussis afin de pouvoir tirer les leçons des erreurs. Dans le cadre du projet du groupe « Simplification des directives », les collègues devront pouvoir recevoir les prescriptions qui leur sont nécessaires ainsi que les modifications sous une forme personnalisée pour leur fonction. D'autres mesures visent à réduire le nombre considérable d'instructions.

• **PT «Système d'annonce»** : L'annonce effectuée via le système informatique de gestion des événements sécurité et qualité (ESQ) fera partie des thèmes à l'ordre du jour des journées sur la sécurité 2024 de l'unité d'affaires Disponibilité et Entretien (I-VU). L'accent est mis sur le rôle des cadres dans les processus d'annonce et dans l'habilitation des collègues à annoncer les irrégularités et utiliser le service d'annonces confidentielles (VMS) de l'Infrastructure. Ce dernier instrument doit être présenté par des représentants VMS dans les unités d'affaires. Les partenaires sociaux peuvent bénéficier d'une représentation fixe dans le groupe de projet «Système d'annonce du futur» de l'Unité centrale Sécurité et qualité de la production.

• **PT «Flux d'information, diversité du système, équipements de travail»** : On a conclu que le potentiel de risque des chantiers durant l'exploitation pouvait être couvert par les dispositions existantes, toutefois cela nécessite une grande attention de la part des collègues et une pleine conscience de la situation. Diverses mesures doivent simplifier la transmission des informations importantes, éviter les doublons et garantir que celles qui ont trait à la sécurité vous parviennent.

• **PT «Gestion du personnel stable/planification des équipes»** : Au début de ses réflexions, le groupe de travail a établi que les responsables de projet planifiaient systématiquement des tours trop longs et annulaient trop tard les tours de réserve. Toutefois, cette thèse n'a pas pu être consolidée par des exemples concrets. Il a quand même été reconnu que, à cause de temps de trajets (trop) longs de l'équipe, en particulier en cas de regroupements et si les succursales doivent s'entraider, très souvent on a des tours de plus de 9h, ce qui demande des adaptations dans les tableaux de service afin de ne pas contrevenir à la LDT («règle des 63h»). La seule mesure applicable rapidement est que lors de la répartition, on prête attention aux temps de trajets si possible courts du personnel. Sinon, il n'a pas été possible de trouver des mesures adaptées pour contrer valablement cet effet. (Un hébergement à l'hôtel sur place a déjà été rejeté par les collaboratrices et collaborateurs par le passé.) Les résultats de ce groupe de travail ne sont pas très utiles du point de vue du SEV, car ils ne présentent pas beaucoup de potentiel d'amélioration en ce qui concerne la sécurité.

• **PT «Travaux effectués par des entreprises tierces»** : Le groupe de travail constate que les exigences envers le personnel de sécurité ne diffèrent pas fondamentalement, qu'il soit interne ou externe. Les entreprises tierces doivent aussi respecter la loi. Depuis le 1^{er} janvier 2021, le nouveau droit des marchés publics donne la possibilité aux adjudicateurs d'exclure un soumissionnaire d'une procédure d'adjudication, de le supprimer d'un registre ou d'annuler une adjudication déjà accordée si certains faits sont constatés. Les exigences concernant les compétences linguistiques sont précisées et contrôlées dans les nouvelles mises au concours. Les collègues d'entreprises tierces sont enregistrés dans l'assistant Chantiers (BSA), ce qui prend un certain temps. Mais cela permet de mieux déceler les éventuelles entorses à la Loi sur la durée du travail (LDT) ou à la Loi sur le travail (LTr).

• **PT «Mises au concours et adjudications»** : À l'Infrastructure, il y a chez I-SQU un service IKI «Contrôle interne Infrastructure» qui contrôle avec ses 9 employés les dérives sur les chantiers internes et externes. IKI fait 1500 contrôles surprises chaque an (env. 3000 contrôles partiels) et établit des rapports. Les CFF examinent s'il y a lieu de développer IKI, si d'autres thèmes devraient être intégrés dans le catalogue des manquements et si des contrôles intensifs au niveau de la LDT et de la LTr doivent être effectués.

Depuis janvier 2023, lors de la commande de prestations, les CFF demandent aux entreprises tierces les qualifications des collaborateurs concernés et les vérifient. En cas de manquements une personne peut et doit être refusée. Suite à donner : si des irrégularités sont constatées, les CFF peuvent avoir recours à l'instrument des audits de système chez les entreprises tierces. Il a été convenu que les partenaires sociaux partageront avec les CFF les informations qu'ils pourraient recevoir sur les entreprises tierces, et qu'ils discuteront à l'avenir des thèmes en petit comité avec les CFF tous les trimestres.

Urs Huber, secrétaire syndical SEV, complète par ces mots : «Les entreprises doivent maintenant envoyer à l'avance aux CFF tous les documents utiles relatifs à leurs collaboratrices et collaborateurs. En conséquence beaucoup de personnes ne sont plus acceptées, par exemple parce qu'elles n'ont pas de certificats valables et qu'elles n'ont plus le droit de travailler. Jusqu'ici, personne n'aurait rien remarqué et rien dit. Il est important d'annoncer tous les manquements.»

La sécurité reste une priorité

Les groupes de travail ont été officiellement dissouts lors de la rencontre du 13 juin dernier. Certains thèmes seront conservés et repris à l'avenir dans l'ordre du jour de chaque rencontre ordinaire entre la direction Infrastructure et les partenaires sociaux, sous le point sur la sécurité. La sécurité aura ainsi sa place jusqu'à six fois par année à la table de discussion entre les CFF et le SEV.

L'Office fédéral des transports fait également pression sur les entreprises ferroviaires au vu de l'augmentation des accidents sur les chantiers l'an dernier : «Les entreprises ferroviaires [...] sont tenues de prendre des mesures supplémentaires pour réduire les risques d'accident sur les chantiers de transports publics», a écrit l'OFT le 27 juin lors de la publication de son «Rapport sur la sécurité dans les transports publics en 2022». En réponse à la question posée par le *Journal SEV*, l'OFT précise : «Les thèmes abordés sont la prise en compte accrue des facteurs humains et organisationnels ainsi que la culture de sécurité. Il s'agit, entre autres, de garantir une sensibilisation sur les thèmes liés à la sécurité, de planifier des déroulements réalistes dans le temps, de s'assurer que les activités sont correctement mises en œuvre, de maintenir un leadership de la sécurité à tous les niveaux et d'intensifier la présence des cadres dans la surface.» L'OFT envisage également de réaliser lui-même des contrôles d'exploitation surprises sur les chantiers et examine le lancement d'une campagne de sensibilisation pour les cadres dans les entreprises ferroviaires.

Compétences spécifiques aux groupes de travail



Le SEV était représenté dans tous les groupes de travail sur la sécurité des chantiers CFF. On a misé sur des collègues avec une grande expérience. Sur la photo de gauche à droite : Urs Huber, secrétaire syndical SEV; Thomas Kaderli, président BAU Nordwestschweiz; Philippe Schibli, secrétaire central BAU; Hans

Ulrich Keller, membre du comité central BAU; Jan Weber, président central BAU; Peter Käppler, président central AS. Manquent sur la photo Thomas Zraggen, président BAU Zentralschweiz et Markus Neuhaus, président BAU Bern-Wallis, qui ont également collaboré dans les groupes de travail.



Pour Sélim Taboubi (à g.) et Robin Gygax, la séparation des rames cause des retards.

JURA BERNOIS

Urgent besoin d'agir

Yves Sancey, avec le «Journal du Jura»
yves.sancey@sev-online.ch

Depuis quelques semaines, les retards et les suppressions de train s'accumulent sur les lignes CFF reliant Bienne à Moutier et La Chaux-de-Fonds. La section biennoise de la LPV pointe du doigt un matériel peu fiable et vétuste. Des contacts sont en cours avec les CFF.

La situation est très tendue dans le Jura bernois. Depuis le 1^{er} mai, selon le comptage de la LPV biennoise, une septantaine de problèmes techniques ont entraîné des retards, dont 38 étaient dus à des problèmes d'attelage et 29 ont entraîné des suppressions de train sur ces lignes du Jura bernois. Les voyageurs excédés par la répétition de ces problèmes s'énervent. La frustration et la colère se déversent alors sur le personnel CFF présent sur le terrain. Pour désamorcer cette situation explosive, la section biennoise de la SEV LPV a tiré la sonnette d'alarme dans un courrier des lecteurs publié fin juin dans le *Journal du Jura*.

«Depuis quelques semaines, la fiabilité des liaisons ferroviaires entre Bienne et La Chaux-de-Fonds ou Moutier s'est fortement dégradée. On y compte peu de jours sans panne de train ou «dérangement technique survenu aux installations ferroviaires». Retards indéterminés et trains supprimés sont devenus presque quotidiens pour les voyageurs du vallon de Saint-Imier et de la vallée de Tavannes.» Voilà ce qu'écrivait Sélim Taboubi, président de la SEV LPV Biel/Bienne, au nom de la section locale de la sous-fédération des conductrices et conducteurs de train.

Désamorcer une situation tendue

«Nous avons préféré prendre les devants dans le but de désamorcer une situation de plus en plus tendue avec les passagers», explique l'Orvinois. Robin Gygax, membre également de la SEV LPV, renchérit : «Verbale-ment, ça chauffe déjà régulièrement lors de retards sur cette ligne... Nous voulons éviter d'en arriver à des agressions physiques.» Ces mécaniciens de loc comprennent bien la colère des usagers. S'ils en sont généralement les premiers récipiendaires, ils n'y peuvent toutefois pas grand-chose.

Ils pointent du doigt un matériel roulant vétuste et peu fiable. «On a rajouté du neuf sur du vieux. Cela a tenu un moment, mais

des attelages automatiques ajoutés ne fonctionnent pas comme quand ils ont été pensés et intégrés dès la conception», précise Sélim Taboubi. «Depuis plus d'une année, la flotte reliant Bienne et les hauts du Jura bernois date des années 80. Les problèmes techniques surviennent par vagues», note-t-il. Selon lui, les accrocs surviennent principalement lors de l'attelage et des décrochements de rames à Sonceboz, lors de la séparation pour Moutier ou La Chaux-de-Fonds, ou lors de la mise en unité double pour Bienne. Les deux rames unies jusque-là se séparent, chacune poursuivant sa route dans une direction opposée. «La manœuvre se fait deux fois par heure et elle dysfonctionne presque quotidiennement.» Dans un trajet à flux tendu, les mécaniciens peuvent perdre une dizaine de minutes lorsqu'ils doivent intervenir manuellement pour détacher les rames, alors que l'horaire ne prévoit que cinq minutes. Des retards qui se répercutent sur d'autres trains, à cause de la ligne à voie unique.

Des solutions existent

Grâce à leur prise de position dans le journal, les syndicalistes qui espéraient une réaction rapide de la hiérarchie ont obtenu ce qu'ils voulaient. Un échange est en cours avec les CFF. Ces derniers se disent prêts à chercher des solutions. Sélim et Robin en ont justement une ou deux à proposer. Le plus simple serait de remplacer le matériel vétuste et d'investir dans un matériel plus fiable, avec le soutien du Canton. Les CFF reconnaissent d'ailleurs les soucis de fiabilité des trains Domino. L'autre solution, à court terme, serait d'abolir le principe de «coupe-acroche», puisque la séparation et l'attelage des rames causent une grande partie des perturbations. «Cela entraînerait une correspondance en plus à Sonceboz. Cela se faisait déjà il y a une dizaine d'années, et il est possible de coordonner la liaison sur le même quai, à la voie d'en face», argue Sélim Taboubi. Au lieu d'attendre le découplage du train, une rame serait ainsi prête au départ sur le quai d'en face.

Pour la sécurité physique de nos collègues et pour le confort des usagers d'une région qui mérite un service public digne de ce nom, il est à espérer que les discussions avec les CFF déboucheront rapidement sur des mesures qui permettront de détendre la situation. Affaire à suivre.

ANGLE DROIT

Lorsque l'employeur ne paie pas les cotisations AVS



Service juridique du SEV
journal@sev-online.ch

Andi a 64 ans, dans une année il partira à la retraite. Dans cette perspective, il demande à sa caisse de compensation un calcul de sa future rente. Lorsqu'il reçoit cette projection, il s'aperçoit qu'il manque plusieurs années de cotisations. En fait, il y a quelques années, il a travaillé pour une entreprise qui, apparemment, n'a pas versé les cotisations AVS à la caisse de compensation. Que doit-il faire maintenant ?

C'est le devoir de l'employeur de verser les co-

tisations AVS à la caisse de compensation. À chaque décompte de salaire, l'employeur déduit les cotisations du salaire de son employé et les verse, avec sa propre part, à la caisse correspondante. Cette dernière enregistre les revenus desquels sont déduites les cotisations AVS. La caisse de compensation ouvre pour chacun de ses assurés un « compte AVS individuel » où non seulement les revenus sont inscrits mais aussi les périodes de cotisation ainsi que les bonifications pour tâches d'assistance. Le compte individuel constitue pour ainsi dire la base de calcul pour la rente AVS. Les années de cotisation manquantes ne sont donc pas sans conséquence. En clair, chaque année manquante représente une réduction de la rente d'au moins 2,3%.

Dans notre exemple, si l'employeur n'a pas respecté la loi et qu'il a omis de payer les cotisations, normalement pour Andi il n'y a pas de conséquences. Mais cela présuppose qu'Andi était effectivement employé et salarié dans cette entreprise. Le mieux serait qu'Andi puisse présenter les décomptes de salaire affichant les déductions des assurances sociales. Les autres options pour pouvoir le prouver seraient : des relevés bancaires, des certificats de travail, des déclarations fiscales, etc.

Plus Andi pourra présenter de documents qui démontrent qu'il était bel et bien employé dans cette entreprise, plus la preuve sera flagrante et les cotisations manquantes seront créditées sur son compte AVS individuel. Par contre, s'il n'ar-

rive pas à le prouver, il subira très certainement une baisse de rente.

La morale de cette histoire : toutes celles et tous ceux qui ont changé plusieurs fois d'employeur au cours de leur carrière ne peuvent pas avoir la certitude que leurs cotisations AVS ont été versées sans autre par chaque employeur. Étant donné que le droit de réclamation auprès de la caisse de compensation et que la charge de la preuve incombe au salarié, il est important de conserver précieusement tous les documents importants (décomptes et certificats de salaire, etc.). En outre, c'est une bonne chose de demander régulièrement à la caisse de compensation un extrait du compte AVS individuel. Cela ne coûte rien. Il s'agit d'être vigilant !

TRANSPORTS DE FANS

Les clubs doivent prendre leurs responsabilités

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Les rapports du personnel ferroviaire au sujet de la violence et du vandalisme perpétrés dans les trains CFF par les fans de foot inquiètent le SEV. Il demande plus de sécurité pour le personnel des trains et des locs et exige qu'aussi bien la Swiss Football League et les clubs de foot que les corps de polices cantonales, les CFF et autres entreprises ferroviaires prennent leurs responsabilités et investissent dans la sécurité du personnel ferroviaire.

Un des cas les plus graves s'est déroulé à la fin mai, lorsque 250 fans de Servette ont stoppé un train pendant le retour à Genève. Ils ne se trouvaient pas à bord d'un train spécial de supporters, mais sur un train régulier non accompagné par la police des transports. À Morges, le train s'est brusquement arrêté à cause de l'alarme incendie. Plusieurs fans ont alors attaqué les agents de train et le mécanicien de locs, d'abord verbalement. Puis, l'un des fans a frappé le mécanicien au visage. Les agents de train ont tout de suite appelé la police. Mais il a fallu plus de 40 minutes pour que la police cantonale arrive enfin pour rétablir l'ordre.

Selon les rapports des assistants clientèle, durant la dernière saison de foot il y a eu plus de vandalisme et de violence de la part de fans, aussi bien sur les trains de supporters que sur les trains réguliers transportant beaucoup de fans. De nombreux

freins d'alarme ont été tirés. Fréquemment, les gens ont fumé à bord. Très souvent, il a régné une ambiance menaçante envers le personnel qui n'a pas pu réagir ni contrôler les billets. Parfois, le personnel du train a dû se cacher dans la cabine de conduite pour se protéger des menaces des fans. Dans les trains réguliers occupés par des fans, le personnel a invité les autres voyageurs à s'asseoir dans d'autres voitures, voire en 1^{ère} classe, pour les protéger des agressions. Pour les deux sous-fédérations du SEV concernées, la ZPV et la LPV, il est bien clair que quelque chose doit être entrepris.

Le SEV est conscient qu'une grande partie des transports de supporters se passe tout à fait pacifiquement. Étant donné qu'en Suisse il y a obligation de transporter, il est évident que ces transports ne peuvent et ne doivent pas être suspendus. Malgré tout, le SEV dépose des revendications à l'attention des diverses parties prenantes :

- **Aux clubs de Super League et de Challenge League** : il faut développer et promouvoir un travail professionnel avec les fans avec l'objectif de calmer les esprits. Il faut aussi, là où cela est nécessaire, engager sur les trains des stewards du club pour encadrer les groupes de fans. Sont particulièrement sollicités les clubs où le nombre de supporters a fortement augmenté ces dernières années. Ils doivent investir beaucoup plus à ce niveau.

- **À la Swiss Football League** : la SFL et ses clubs doivent endosser plus de responsabilités pour tout ce

qui concerne les supporters. De la même manière que les autres ligues européennes, ils doivent participer aux coûts engendrés par la sécurité du transport. Et ils doivent pouvoir être poursuivis si des supporters commettent des dégradations et des violences dans les transports en commun en se rendant aux matchs.

- **Aux polices cantonales (resp. à la CDDJP)** : il ne suffit pas de protéger les stades et les gares proches des stades par leur présence. Les policiers doivent aussi être prêts à intervenir immédiatement lorsque des cas de violence par des supporters en route vers les matchs ou sur le chemin du retour se déclenchent.

- **Aux CFF (et autres entreprises de transports ferroviaires)** : les CFF doivent absolument appliquer la « Charte contre la violence dans les transports publics » qu'ils ont signée en 2002. Ils doivent optimiser la planification du personnel dans les trains de supporters et les trains réguliers avec des fans et, là où cela est nécessaire, renforcer la présence des agents de train. Les CFF doivent aussi négocier avec la Confédération une hausse des effectifs de la police des transports.

Dès la saison 2023/24, deux nouveaux clubs participent aux ligues professionnelles. Les transports de supporters vont dès lors augmenter. Vu que plus de clubs de Suisse romande se trouvent dans la ligue supérieure, les trajets seront souvent plus longs pour les fans qui se rendent aux matchs joués à l'extérieur. C'est pourquoi il est maintenant urgent d'agir !



Journée de la migration 2023

Pour une participation à la vie politique & sociale, ainsi que l'égalité des chances au travail

Vendredi 22 septembre 2023, 9h00 – 16h30
hôtel Olten, Bahnhofstrasse 5, Olten

Qui peut participer ?

- Tous les migrants et migrantes intéressés (aussi les non-membres SEV)
- Tous les membres SEV intéressés

Points forts :

- **Matin**: Soutenir l'initiative Vierviertel, «Pour un droit fondamental à la naturalisation»
- **Après-midi**: «le travail temporaire» et «les frontaliers», un enjeu syndical.

Inscription online :



SEV Commission de migration :

SEV Secrétariat central,
Steinerstrasse 35,
3000 Berne 6,
migration@sev-online.ch

ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉS VPT

« Oui, soif d'avenir, fichtre! »



Environ 90 membres et invités de la VPT étaient réunis et se sont montrés combattifs pour un avenir prometteur.

Michael Spahr/Ueli Müller
michael.spahr@sev-online.ch

Environ 90 personnes ont participé à l'AD de la sous-fédération du personnel des entreprises de transport concessionnaires SEV-VPT. La rencontre avait lieu le 22 juin chez UNIA, Egghölzli, à Berne. Plusieurs résolutions, le recrutement des membres et la manifestation du 16 septembre ont été discutés. En outre, les délégués ont rendu un hommage à plusieurs membres particulièrement méritants.

«Oui à un départ vers plus de liberté, vers une société plus diversifiée; oui à un départ vers une vie meilleure. L'avenir est ce que nous créons dans le présent; ce qui a du sens pour nous aujourd'hui et nous donne de l'espoir pour demain; la politique n'est pas juste la culture du possible; la politique doit aussi cultiver le changement, concevoir l'inconcevable et rendre le concevable possible. «Fichtre ou bordel!» sont des expressions un

peu grossières, certes, mais je trouve qu'elles conviennent. Elles montrent la force de notre oui, et l'urgence qui nous fait taper du poing sur la table. Cela suffit! Suffit de négliger la planète et de minimiser les problèmes climatiques. Suffit de dire toujours non à tout! Suffit les pseudo débats pour faire diversion. Suffit de s'accrocher à ses privilèges!» C'est avec ce discours intitulé «Oui, soif d'avenir, fichtre!» que le président de l'AD René Schnegg a ouvert l'assemblée, avant d'ajouter: «Regardons en avant, non pas en arrière, car si les choses restent telles qu'elles sont, bientôt plus rien ne sera pareil.»

La manifestation qui aura lieu à Berne le 16 septembre portera sur l'avenir. Le président central Gilbert d'Alessandro a lancé un appel: «La VPT demande à ses sections de participer afin de poser les jalons pour une compensation du renchérissement, pour une 13ème rente AVS, et contre la réforme de la LPP. Le pouvoir d'achat diminue un peu partout. Et la menace de réduction de 7,8% des sub-

ventions fédérales accordées au trafic voyageurs y contribue. Une augmentation du prix des billets a d'ores et déjà été annoncée. Ces mesures d'économies mettent en péril les efforts mis en œuvre pour la protection du climat.» Il y a beaucoup de raisons de descendre dans la rue en septembre. Un délégué a souligné ceci: «Il est important que l'Union syndicale suisse continue la lutte pour la prévoyance vieillesse après la manifestation nationale. Car si la révision de la LPP est acceptée, cela occasionnera une détérioration massive pour les générations qui partiront à la retraite à l'avenir.»

Le pouvoir d'achat a aussi été l'objet d'une discussion dans le cadre d'une résolution. Les prix de l'électricité montent, les primes des caisses-maladie deviennent de plus en plus chères, les coûts du pétrole, du gaz et de la benzine restent élevés. Les délégués ont accepté à l'unanimité la «Résolution sur le renchérissement pour l'année 2023», dans laquelle les entreprises de transports publics (TP) et les cantons sont sollicités afin qu'ils

prennent une décision sans ambiguïté. Pour les rentes, une indexation automatique a été exigée. En outre, la VPT octroie son soutien à la ZPV dans la lutte contre la violence et les agressions envers les collègues.

En ce qui concerne son effectif des membres, la VPT peut afficher pour 2023 également des chiffres positifs, elle reste la sous-fédération avec la plus forte croissance. Ce qui importe pour la VPT c'est que l'on tienne compte surtout de la jeunesse. Le comité central ne veut pas allécher les jeunes membres de la VPT avec des cotisations bon marché. Il faut plutôt mettre sur pied un groupe de travail composé de collègues jeunes et engagés afin de définir les besoins de leur génération. De plus, la VPT organise cette année une action pour les recruteuses et recruteurs et propose, en plus des 50 fr. du SEV, une récompense de 30 fr. si le nouveau membre a moins de 30 ans. En outre, le recrutement de membres réguliers est également promu par toutes sortes d'attraits financiers.

La résolution «Respect envers le personnel et protection de la santé» a été adoptée à l'unanimité. Malgré la part de femmes en augmentation dans les TP, il manque à beaucoup d'endroits des vestiaires et des toilettes pour elles. La VPT exige des améliorations immédiates. «Même si la LDT permet des tours de service scindés en tranches de cinq heures, il n'est pas concevable que, durant ce temps, il ne soit pas possible de trouver des toilettes.» Les TP doivent prendre en considération le nombre toujours plus important de femmes qui y travaillent a souligné Matthias Hartwich.

À la fin de l'AD, la VPT a rendu un hommage à divers invités et membres. Le vice-président SEV Christian Fankhauser qui part à la retraite à la fin de l'année a été remercié pour son engagement infatigable et félicité par une *standing ovation*. Ont également été remerciés et applaudis: Marc-Henri Brélaz (TPG), Christoph Locher (SOB), Urs Hunziker (MGB) et Vivian Bologna, ancien responsable de la com' au SEV, dont on a pris congé.

E-BUS

Ne pas oublier les ateliers!



À Soleure, BSU veut des bus 100% électriques d'ici 2035. Un défi pour nos collègues des ateliers.

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Les transports publics sont la solution face à l'urgence climatique. Le passage au tout électrique permettra de faire chuter drastiquement la production de CO₂. Dans l'enthousiasme de cette révolution verte en marche, il ne faut toutefois pas oublier deux questions: celle des matières premières et du besoin de formation dans les ateliers.

La fenêtre de tir pour garder la température de la planète sous les 1,5°C se referme bientôt, disent les experts du GIEC. Il reste trois années pour inverser la tendance de croissance des émissions de CO₂ et éviter à l'humanité de devoir gérer des conséquences trop graves. Des solutions sont possibles mais notre société doit faire les bons choix. Notre branche est une des réponses à l'urgence climatique. Le train n'a quasiment pas d'impact climatique et, en termes de consommation d'énergie, il est quatre à cinq fois plus efficace que la voiture. L'électricité ferroviaire est à plus de 90% renouvelable.

Du côté des bus, les nombreuses annonces d'un passage au tout électrique d'ici 2030 ou 2040 sont le signe de cette prise de conscience. Sur le papier, les nouvelles générations de véhicules électriques disposent de tous les atouts pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Cette transition des bus thermiques vers les e-bus pose néanmoins au moins deux problèmes souvent peu pris en compte dans le débat.

Impact environnemental en amont

Le premier problème, c'est que si la conduite d'un bus ne dégage plus de CO₂ nocifs pour l'environnement ou de particules fines cancérigènes comme avec le diesel, la construction de véhicules électriques conduit à une grosse émission de gaz à effet de serre et consomme une très grande quantité de métaux: lithium, terres rares, aluminium, cuivre, cobalt... Les technologies vertes reposent en grande partie sur l'industrie minière, réputée la plus polluante du monde. De la production des batteries, leur durée de vie

à la provenance du courant qui les recharge, en passant par l'afflux de véhicules polluants d'occasion vers les pays pauvres, le caractère écologique des véhicules électriques n'a absolument rien d'évident. La production en masse de batteries engendre de nouvelles pollutions. L'impact environnemental a été déplacé en amont, au moment de l'extraction et du raffinage. Des régions entières, Bolivie, Chili, Chine ou République démocratique du Congo, sont dévastées par des mines à ciel ouvert et souffrent de déficit d'eau. Et d'une dépendance au pétrole, nous basculons vers celles aux métaux et minerais rares.

Anticiper la formation dans les ateliers

Le deuxième problème, c'est le possible manque d'anticipation des besoins en matière de formation et formation continue dans les ateliers que nécessite ce passage rapide du transport thermique à l'électrique. En se focalisant sur le prix d'achat des bus électriques plus chers que leurs équivalents diesel et les coûts d'infrastructure (stations de recharge, équipement de dépôt, etc.), les compagnies pourraient oublier dans l'équation l'impact sur le personnel des ateliers. Toute une génération de nos collègues qui a été formée à réparer des pannes mécaniques doit se former à des pannes électroniques. Ces nouvelles compétences à acquérir demanderont du temps de formation et de formation continue et devront également être reconnues dans les profils professionnels et sur le plan salarial. Beaucoup de questions restent ouvertes et devront être précisées ces prochains mois.

La tentation pourrait être grande d'externaliser ce service. Techniquement, il semble toutefois difficile de transporter ces bus dans des ateliers de réparation Hesse, Solaris ou Mercedes, en Suisse, Pologne ou Allemagne. Il paraît plus sage de maintenir les dépôts dans le giron des entreprises de transport. Des premiers retours plutôt rassurants nous sont parvenus des TPF et de TransN. Les entreprises qui fournissent les e-bus forment nos collègues à la réparation et à l'entretien de ces nouveaux bus. Nous reviendrons sur les bouleversements que l'introduction de ces nouveaux véhicules provoque.

HELVETIA

Comment les ordinateurs portables et les téléphones mobiles sont-ils assurés ?

Ai-je besoin d'une assurance spéciale pour mes appareils électroniques ?

Les appareils électroniques comme les ordinateurs portables ou les téléphones mobiles nous servent au quotidien de moyen de communication, de calendrier, de moyen de paiement, d'appareil photo, d'instrument de travail et de compagnon dans le cadre des loisirs et du sport. Outre les tracas qu'elle cause, leur défaillance ou leur perte occasionne aussi des frais.

Votre assurance inventaire du ménage de base couvre vos appareils contre le vol et les cambriolages à votre domicile. Elle prend aussi en charge les frais de réparation et de remplacement de vos appareils électroniques si votre logement est la proie des flammes ou subit une inondation à la suite d'une rupture de canalisation.

Protection supplémentaire hors du domicile

La situation est différente lorsque le vol a lieu à l'extérieur: pour couvrir ce cas, vous avez besoin d'intégrer le complément « vol hors du domicile » à l'assurance inventaire du ménage. Cette assurance s'applique également à l'étranger. Si votre appareil tombe et que l'écran est défectueux, par exemple, le dommage est pris en charge par votre assurance si vous avez inclus le complément « all risks » dans l'assurance inventaire du ménage. Celui-ci couvre également d'autres objets (p. ex. matériel de sport ou drones) en cas de détérioration imprévue et soudaine.

Protection contre la cybercriminalité

Les ordinateurs portables et les téléphones mobiles sont également un moyen d'accès à Internet, où le piratage et le phishing guettent. Le complément « cyber » de l'assurance inventaire du ménage vous pro-



tège en cas de dommages consécutifs à l'utilisation d'Internet, notamment l'usage abusif de cartes de crédit, l'escroquerie lors des achats en ligne, l'usurpation d'identité ou le cyberharcèlement.

L'assurance inventaire du ménage couvre les choses auxquelles vous tenez. Avec le complément adapté, vous élargissez votre couverture. L'intérêt d'une assurance complémentaire pour vos appareils électroniques dépend des risques que vous souhaitez assumer et de ceux que vous préférez reporter sur votre assurance. Évaluez votre besoin individuel en matière d'assurance lors d'un entretien personnel. Pierre-Alain Graf, conseiller en assurance et prévoyance de l'agence principale de Morges, et ses collègues du Team de conseil SEV restent à votre entière disposition. Vous trouverez plus d'informations sous www.helvetia.ch/sev.

En partenariat avec

helvetia 
Votre assureur suisse

PV VALAIS

Ambiance de marché



P. Rolli, secrétaire Notre traditionnelle sortie annuelle a eu lieu le samedi 24 juin et celle-ci a été organisée sous une forme différente que les années précédentes. C'est sous un soleil radieux qu'environ 70 membres se sont déplacés pour visiter le très connu et apprécié marché de Domodossola situé dans notre pays voisin l'Italie. C'est de manière totalement individuelle que nos membres ont eu l'occasion de flâner, visiter ou faire des emplettes dans cette agréable ville.

La ville, d'origine romaine, est traversée par la rivière Toce situé au centre du Val Ossolane sur la route du Col du Simplon qui mène au Lac Majeur. Domodossola est situé dans une plaine d'où beaucoup de vallées sont atteignables. Étant donné son placement stratégique, la

ville a toujours eu une grande importance et compte aujourd'hui 17 684 habitants.

Le marché du samedi est visité par beaucoup de personnes qui apprécient de faire des achats et aiment les produits artisanaux ou veulent se faire plaisir autour d'une bonne table. Chaque samedi, la Piazza Mercato se mue en une mer d'innombrables stands de tous genres.

Les produits phares du marché sont les multiples articles en cuir et les produits typiques des vallées de l'Ossola tels que diverses sortes de fromages, de viande, de légumes et de fruits. Des vêtements de toute sorte, allant de la tenue de soirée au pyjama, sont également proposés aux visiteurs.

Nous avons pris le repas en commun et le service nous a gratifié de nombreuses entrées, de plats principaux, de desserts, le tout accompagné de vin et finalement de café. Nous sommes restés pas moins de quatre heures et demie à table !

Finalement, l'Italie ne nous donne pas seulement cette chaleur et un certain savoir vivre mais aussi ces nombreux plats typiques. Pour nous, se sont ses ingrédients utilisés à pratiquement chaque repas qui rappellent la cuisine méditerranéenne qui nous relie avec l'Italie dans le monde entier.

Le comité espère que grâce à cette sortie, quelques membres ont pu se faire plaisir avec des produits locaux et que le repas a été apprécié. C'est dans cet état d'esprit que nous souhaitons à tous nos membres une bonne santé, un bel été et votre comité espère vous revoir en nombre le 21 septembre à Ardon à l'occasion de notre journée familiale.

La rédaction romande s'excuse auprès des membres de la PV Valais pour avoir oublié de publier l'annonce de cette sortie annuelle.

Manifestation pour les salaires

16 septembre 2023, Berne

Tout coûte plus cher

MAIS LES SALAIRES ET LES RENTES N'AUGMENTENT PAS.

UNE GRANDE ALLIANCE POUR LE POUVOIR D'ACHAT APPELLE À MANIFESTER À BERNE.

DATE : 16.09.2023

LOYERS	+ 8 %
ASSURANCE-MALADIE	+ 13 %
CHAUFFAGE	+ 55 %
TRANSPORTS PUBLICS	+ 4 %
ALIMENTATION	+ 6 %
ÉLECTRICITÉ	+ 46 %

TVA (2024) + 0.4%

HAUSSE TOTALE **3000.-**

AUGMENTATIONS SUR LA PÉRIODE 2020 - 2024

Augmenter les salaires !

ANNONCE

REKA

Vacances au Tessin dans le Parkhotel Brenscino Brissago

Le Parkhotel Brenscino Brissago fait partie des meilleures adresses sur les rives du Lac Majeur. Sa vue sur le lac, son parc subtropical, la piscine panoramique et la cuisine méditerranéenne du restaurant « Al Fresco » sont réputés. Tu y seras également cordialement bienvenu.



A vous couper le souffle: la vue sur le lac depuis le Parkhotel Brenscino Brissago.

Les atouts du Tessin: vacances Reka dans le Parkhotel Brenscino Brissago

Plus besoin de mer, avec un tel lac ! Sur un coteau ensoleillé, c'est un climat méditerranéen qui t'attend et beaucoup d'italianité. A l'hôtel, tu t'installes dans ta chambre « Lake View ». Et lorsque tu sors sur le balcon, quelle vue. Le panorama va des toits de Brissago aux Alpes, par-delà les îles du lac.

Il y a plein de choses à découvrir. Des chemins de randonnée et des trails de VTT partent devant la porte. Le Lido de Brissago invite à une baignade dans le lac. Les soirs d'été dans les proches villes d'Ascona ou de Locarno proposent une vaste offre culturelle et de manifestations. Et tu profites d'une détente princière. Dans la piscine panoramique, tu ne vois pas passer le temps.

Notre tuyau: dans le grand parc botanique de l'hôtel, tu te promènes à l'ombre des grands arbres et humes les senteurs des fleurs subtropicales. Et le soir, avant le souper sur la terrasse panoramique, tu profites de la brise rafraîchissante du lac en admirant le coucher du soleil. Attention: cette année, le Parkhotel Brenscino Brissago ferme le dimanche 22 octobre 2023. Pour en savoir plus: brenscino.ch

Avec Reka, on en a toujours plus pour son argent

Découvre les villages de vacances et les résidences de vacances Reka en Suisse et sur les plus belles côtes d'Europe. Reka est notamment idéal pour les familles – elles y trouvent tout ce dont elles ont besoin. Et il y a aussi des offres spéciales pour des couples, des groupes, des seniors et des fans de VTT. Economise là aussi avec ton bon de vacances Reka. Pour en savoir plus: reka.ch

Réserve maintenant tes vacances Reka – c'est le moment idéal !

Conditions spéciales pour les membres SEV

– **CHF100 avec ton bon de vacances Reka.** En 2016, tu as reçu par la poste un bon personnel pour ta réservation dans le Parkhotel Brenscino Brissago et dans les logements de vacances Reka.

– **Rabais spécial de 20% dans le Parkhotel Brenscino Brissago.** Si tu réserves tes vacances directement auprès du Parkhotel Brenscino Brissago, tu profites non seulement du bon de vacances Reka, mais en plus de 20% de rabais sur la chambre et le déjeuner. **À ne pas manquer:** le bon de vacances Reka pour les membres SEV n'est valable que jusqu'à fin 2023.



SOUS-FÉDÉRATION TS

«Reconnaître ses erreurs et renégocier»

Service de presse SEV-TS. Cinq ans ont passé depuis l'application des nouveaux profils professionnels Operating (aujourd'hui PP-UHR). L'ancienne unité organisationnelle P-OP-ZBS sous la responsabilité de Claudio Pelletieri n'existe plus depuis avril 2019. Cependant le transfert du personnel des ateliers dans 4 différents niveaux (d'aptitude) a subsisté et laissé des traces. Ce qui a été d'abord présenté comme des profils professionnels offrant des perspectives de développement s'est terminé en frustrations et en départs.

Les soi-disant profils professionnels « orientés vers l'avenir avec évolution possible » ont envoyé l'entretien technique dans une impasse. L'actuel exode du personnel, la baisse de salaire à moyen terme et le manque de main d'œuvre qualifiée sont les causes de cette situation. Actuellement, les tâches courantes d'entretien peuvent être maintenues dans les divers centres seulement grâce à des engagements supplémentaires du personnel existant et avec des temps d'introduction plus courts des nouveaux collaborateurs. Beaucoup de nouveaux collaborateurs venant d'être formés quittent l'entreprise après 2-3 ans, dès qu'ils ont compris qu'il est difficile d'évoluer à l'intérieur de leur niveau.

En outre, il semble que dans différents lieux des collaborateurs ayant suivi une formation mécanique et des pseudo cours préparatoires d'école technique soient intégrés au personnel de niveau 3. Cela uniquement pour redonner un minimum de perspectives au personnel formé dans le domaine mécanique, vu la situation actuelle des profils professionnels qui ne permettent que des engagements jusqu'au ni-

veau 2. De plus, c'est devenu une réalité et le SEV l'avait prédit: les CFF ne parviennent pas à trouver des techniciens en électronique ou des automatismes pour le niveau 4. Divers postes sont actuellement occupés par des collaborateurs avec des formations dans le domaine de la fabrication de machines. Ceci n'est pas un problème dans la pratique, car dans les véhicules moteurs modernes il y a souvent des problèmes mécaniques. Le personnel formé en mécanique a aussi eu dans sa formation de base et la formation continue beaucoup de cours d'électrotechnique, d'automatisation et d'informatique.

Lors de l'application des nouveaux profils professionnels, on n'a pas tenu compte de ces éléments et les responsables ne veulent pas faire des adaptations. Nous exigeons de la direction PP-UHR qu'elle réexamine les profils professionnels et la répartition dans les niveaux et les adapte en tenant compte de la situation réelle. La direction UHR devrait relever le niveau salarial pour effectuer l'entretien technique sans devoir procéder à d'autres externalisations. Ainsi, les compétences resteraient dans l'entreprise.

Les actuelles dérives dues aux introductions et applications des profils professionnels correspondent aux prédictions du SEV et de la sous-fédération TS. Nous avons prévenu des conséquences déjà pendant les négociations sur les nouveaux profils professionnels.

C'est pourquoi nous exigeons :

- un relèvement des salaires
- pas de mandats d'entretien et de contrôle à des entreprises privées
- plus de reconnaissance
- la suppression des niveaux.

AUTORISATION DE DÉPART

Un projet inacceptable

Extrait du ZPV-Info Le 21 juin, à l'occasion de la séance d'info sur la production ferroviaire, les CFF ont présenté aux syndicats leur étude et leur projet de développement de l'autorisation de départ dans le trafic voyageurs. Il existe des plans concrets concernant cette étude et la façon dont cela sera mis en œuvre.

En principe, l'auto-départ généralisé par le mécanicien de loc doit également être introduit dans le trafic des grandes lignes aux CFF. Seuls les trains formés avec du matériel roulant tel que les voitures unifiées IV (EW IV), les voitures Eurocity (Apm61 et Bpm61), IC2000/IC2020 ainsi que les trains de nuit tractés par des locomotives feraient exception à cette règle. Pour ces trains, le processus de départ adapté actuel serait maintenu. Il convient de relativiser l'affirmation des CFF selon laquelle le personnel des trains continuerait à être impliqué dans le processus de départ. Dans ce nouveau processus de départ, le personnel des trains pourrait encore opposer un « veto » via un outil électronique (application) et ainsi

empêcher le départ. Si ce « veto » n'a pas lieu, le mécanicien de loc partira de lui-même, pour autant que les conditions d'exploitation et techniques soient réunies. Il n'y a pas d'empêchement technique au départ par l'introduction du « veto », il n'est non plus garanti que le « veto » électronique parvienne à temps dans tous les cas à la cabine de conduite. Le SMS met jusqu'à 60 secondes pour atteindre la cabine de conduite, s'il l'atteint (cf. Berne).

Ce type de processus est totalement nouveau dans l'ensemble du système ferroviaire: aujourd'hui, une action (autorisation de départ) doit toujours être effectuée pour qu'une réaction (départ du train) ait lieu. Désormais, une action doit être effectuée pour qu'il n'y ait AUCUNE réaction (le train ne part pas). Ce changement est transversal à l'ensemble des processus. Lors de leurs séances des 22 et 27 juin, **ZPV et LPV ont refusé à l'unanimité de soutenir ce projet inacceptable** sous quelque forme que ce soit. Les CFF ont été priés de mettre immédiatement un terme à ce projet.

GENÈVE AÉROPORT

Grève historique à Cointrin



Grève historique à l'aéroport. Annuités et primes aléatoires repoussées.

Yves Sancey Après avoir bloqué tous les vols le 30 juin de 6 à 10 h le matin, le personnel engagé directement par Genève Aéroport – 960 salariés – a obtenu un accord inespéré. Le SEV, a soutenu les grévistes. Le syndicat ssp et la direction de l'Aéroport se sont entendus sur un nouveau cadre de discussion. Cela repousse l'entrée en vigueur de la réforme salariale prévue au 1^{er} septembre 2025 au lieu du 1^{er} janvier 2024 et, d'ici là, ils doivent s'entendre sur les paramètres et les modalités de mise en œuvre. Le projet de réforme n'est pas enterré, certes, mais le rapport de force est maintenant clairement en faveur des employés. Pour le ssp, satisfait de l'accord, cette étape marque l'ouverture d'une nouvelle « page blanche ». Le partenariat est remis au centre.

Au centre du conflit se trouvait la décision de la direction, confirmée par le conseil d'administration, d'une « nouvelle politique de rémunération » se traduisant par une

réfonte de la grille salariale, décrétée sans réelles négociations. L'objectif était de stopper les augmentations linéaires (annuités et primes de fidélité) au profit d'une prime fondée sur des objectifs annuels et des critères arbitraires. Or, après vingt ans de service, cela peut représenter l'équivalent d'un 13^e salaire.

Pour justifier ces mesures, la direction se fonde sur des prévisions pessimistes de faible croissance dans les années à venir. Un spécialiste du transport aérien cité par *Le Temps* parle pourtant d'une possible multiplication par deux du nombre de passagers transportés d'ici 2050. Par ailleurs, les chiffres actuels de l'aéroport sont excellents. L'année passée, le bénéfice net s'est monté à 60 millions de francs – à mettre en balance avec la masse salariale autour des 120 millions. Pour 2023, le bénéfice projeté se situe à 100 millions de francs. La direction peint

donc à dessein un tableau dramatisé de la situation pour dégrader les conditions de travail. Dans un contexte de pénurie de personnel, le bon sens voudrait au contraire qu'on les améliore.

S'il faut faire des économies, le personnel se demande pourquoi cette réforme ne touche que les plus petits, pompiers, agents de sécurité et ambulanciers, ceux qui font un travail pénible, à des horaires irréguliers. Comment ne pas s'étonner que le salaire du directeur, André Schneider, soit en hausse et soit, à 488 844 francs annuels, l'équivalent d'un Conseiller fédéral, le plus élevé des directeurs d'établissement public à Genève?

L'arrogance d'une direction jusqu'au-boutiste et la nécessité d'une réforme aux contours et conséquences salariales plus que floues et fondée sur des projections discutables pour ne pas dire fantaisistes ont radicalisé une base qui n'avait jamais fait grève en 104 ans. Avec un calendrier favorable – la décision du conseil d'administration a été prise la veille du 1^{er} jour des vacances – et la présence dans les rangs des grévistes des agents responsables des opérations sur le tarmac, sans qui aucun avion ne peut se déplacer, la force de blocage était par ailleurs inédite. La combativité et la solidarité des collègues ont été déterminantes dans le succès de cette mobilisation qui a permis de rappeler que, sans les travailleurs, la direction et les actionnaires pourraient faire une croix sur les 800 milliards de revenus générés par le secteur.

SOUS-FÉDÉRATION ZPV, COMITÉ CENTRAL 22.6.

Respecter la charte de sécurité

Susanne Kratzer. Le recrutement des membres est un thème récurrent et constant. Diverses actions sont prévues, réparties sur toute l'année. Afin d'atteindre les chiffres obtenus en 2022 il faudra fournir encore un gros effort. La prochaine discussion sur les priorités avec KB a lieu le 29 juin. Les points à l'ordre du jour sont entre autres la disponibilité de la flotte, le transport des vélos, la situation au niveau des effectifs et l'application de la décision de l'OFT. Ce qui nous a de nouveau beaucoup préoccupés, ce sont les trains de supporters de foot. Le 29 mai, il y a eu un incident à Morges avec des fans de foot agressifs qui ont quitté le train spécial prévu pour eux (voir page 6). Suite à des attaques vis-à-vis du personnel, les voyageurs ont dû être mis à l'abri et les agents de train ont dû attendre la police durant 40 minutes. En ce qui concerne la violence dans les trains, les choses sont allées extrêmement loin. Nous constatons qu'entre Brigue et Aigle / Bex c'est le far west. Théoriquement ce serait à la police des transports de veiller à la sécurité dans les trains mais, dans les faits, personne ne vient car il n'y a plus de police des

transports dans la région. Le personnel doit souvent se retirer dans la cabine de conduite inoccupée. L'accompagnement de 22 h n'est souvent pas respecté et la présence de Transicura n'a souvent pas lieu comme prévu. On se sent abandonné avec nos problèmes. Il semble que les CFF aient oublié qu'ils ont signé la charte de la sécurité. De ce fait, le président central ZPV Ralph Kessler s'est vu contraint de chercher le dialogue avec Reto Liechti afin de le lui rappeler, et d'en exiger l'application. Nous ne voulons pas attendre qu'il y ait encore plus de blessés graves. Le fait est connu qu'il y a des gares où la situation est critique en ce qui concerne les trains trop longs et les quais insuffisants. Avec l'horaire « Romandie 2025 », cette problématique apparaît cependant de nouveau à Renens VD et entre Genève et Annemasse. A Renens, on va maintenant (dans une gare qui vient d'être terminée!) rallonger le quai 1 de 320 à 400 m. Concernant la « planification intégrée de la production (IPP) », les CFF disent que les partenaires sociaux ont été intégrés. Mais nos revendications n'ont absolument pas été prises en compte et ont at-

terri quelque part au fond d'un tiroir, donc nous ne nous sentons pas du tout pris au sérieux. Pour la ZPV, le partenariat social c'est autre chose! Est-ce que cela vaut encore la peine que nous participions à ce projet? Nous y réfléchissons sérieusement. Le respect des BAR AC P 131.2 a aussi constitué un thème important durant les dernières semaines. Dans la région Ouest, nous avons dû intervenir par écrit et lors d'une discussion directe avec la direction régionale afin que les collaboratrices et collaborateurs puissent terminer leur service conformément aux BAR avant un jour de congé. Le fait qu'on ne puisse pas changer les rotations sans mandat spécifique, et que la consultation et le consentement de tous les partenaires soient nécessaires, n'était pas connu de toutes les personnes concernées, il a donc fallu ici aussi clarifier les choses. Le rapport de la CoPe surface AC nous informe que l'enquête dans la région Centre a été évaluée. Les résultats ont été discutés avec la direction de la région Centre et seront accessibles aux personnes concernées. Dans les autres régions, on procède de la même manière.

Sections

24.8.

Pensionné-e-s TN et Veuves & Cagnotte

Sortie annuelle - Croisière sur le Lac des quatre Cantons en bateaux à vapeur et repas à bord. Départ en car Marti de Neuchâtel devant le collège de la promenade à 8h en direction de Flüelen. Café-croissant à 9h. 12h: bateau à vapeur (1^{ère} classe) direction Lucerne avec repas à bord. Retour à Lucerne embarcadère à 14h47. (02h47) Départ pour Neuchâtel à 15h environ.

24.8.

PV Bienne-Biel

Sortie de la section / excursion et dîner aux Rochers-de-Naye. Rendez-vous sur voie 5 en gare de Bienne à 7h45.

Au restaurant "Plain-Roc" nous prendrons un excellent repas de midi qui comprend: Salade, soupe, plat principal, dessert ainsi que l'eau minérale et le café. Jusqu'au départ à 15h12, nous pourrions admirer la belle vue en espérant que le beau temps nous accompagnera. Le retour à Bienne est prévu à 18h15.

Chaque participant(e) est responsable d'avoir un titre de transport valable. Les cartes journalières et AG sont valables.

Inscrivez-vous en versant Frs. 45.- par personne sur le compte: IBAN CH18 0900 0000 2501 0462 2. SEV PV section Bienne 3006 Bern d'ici au 30 juin 2023.

Il y a encore des places libres.

Le Comité

7.9.

PV Vaud

Balade Yvonand - Cheyres. Le comité de la section PV Vaud a le plaisir de vous inviter à une balade pédestre de Yvonand à Cheyres, au bord du lac de Neuchâtel, le jeudi 7 septembre.

Rendez-vous: Hall central, gare de Lausanne dès 9h. Chaque participant est responsable de l'achat de

son titre de transport: CFF ou toutes zones Mobilis. Départ du train pour Yverdon 9h15. Arrivée à Yvonand 9h55. Marche: facile, de 5 à 6 km. Equipement: bons souliers et habits selon la météo du jour. Cette marche peut s'effectuer par temps de pluie. Repas: au restaurant du camping de Cheyres, chez Anny. Menu pour tous à frs 35.- comprenant Salade mêlée - Filet de perche meunière - Desserts à choix, sans les boissons. Transport retour: De la gare de Cheyres, au 03 ou au 33 de chaque heure. Arrivée à Lausanne, au 45 ou au 34 de chaque heure. Inscriptions obligatoires: pour le repas chez Dominique Tissières, domi.tissieres@bluewin.ch. Délai d'inscriptions: jeudi 1^{er} septembre 2023. Renseignements: Dominique Tissières, tél.: 079 176 77 16.

11.9.

Journée de la Branche VPT retraité.e.s

Journée de la Branche VPT retraité.e.s. Elle aura lieu le lundi 11 septembre 2023, 10h30 à la Centrale UNIA, Berne Eggghölzli. Thèmes principaux: Pourquoi rester membre du SEV à la retraite? Élection du Comité de Branche. Inscriptions possibles auprès de vincent.brodard@sev-online.ch marc.brelaz@vpt-online.ch eric.russi@vpt-online.ch ou auprès de votre président.e de section.

11.9.

PV Fribourg

Soupe de chalet au Gros-Prarays sur les Monts de Marsens. Les organisateurs sont heureux de vous accueillir à la traditionnelle soupe de chalet. L'accès est assuré par bus TPF pour Marsens, départ de

Fribourg à 11h08, arrivée à Marsens à 11h55. Le retour de Marsens est fixé à 16h17 ou à 16h59, avec arrivée à Fribourg à 17h00 ou à 17h52. Les participants en transports publics avisent l'organisateur pour organiser le transport depuis l'arrêt de Marsens (boucherie). Soupe de chalet et cafés offerts. Desserts bienvenus, merci d'avance! Boissons à disposition sur place à prix raisonnables. La rencontre a lieu par n'importe quel temps. Pour les besoins d'organisation, nous vous prions instamment d'annoncer votre participation, avec votre conjointe/conjoint/partenaire, et vos amis bienvenus en précisant les noms et prénoms à l'organisateur, Jean-Paul Hadorn, portable 079 946 75 42 ou par mail à l'adresse jphadorn@hotmail.com jusqu'au vendredi 8 septembre à 12h.

16.9.

Manif nationale

Pour l'augmentation des salaires et des rentes

13h30, Berne, Schützenmatte
Manifestation: 14 h cortège à travers la ville de Berne
15h concerts / discours, Bundesplatz
Voyage: L'USS organisera des trains spéciaux depuis l'est de la Suisse (Rorschach, Zurich) et depuis l'ouest de la Suisse (Genève, Lausanne). Au plaisir de vous voir à Berne.

11.11.

Sections TPCV et TRN-rail

Assemblée romande VPT 2023

9h à la Maison du peuple, La Chaux-de-Fonds Nous vous y attendons en nombres! Attention: Les inscriptions passent par vos présidents de section.

PENSIONNÉ-E-S ET VEUVES TN & CAGNOTTE

Le groupement fête ses 26 ans d'existence

Jean-Michel Pantet Jeudi 22 juin 2023 s'est déroulée au café du Joran à Serrières-Neuchâtel notre traditionnelle assemblée générale annuelle.

Le responsable Jean-Michel Pantet ouvre la séance à 11h en saluant les invités, les membres d'honneur et membres syndiqués qui nous ont rejoint pour notre journée. L'ordre du jour a été envoyé à tous les membres. Un moment de silence est demandé en mémoire des personnes décédées et nommées. Il annonce que le groupement continuera de vivre pour 2024 et que le travail sera maintenu par lui. Les comptes se portent bien et sont approuvés à l'unanimité après lecture du rapport des vérificateurs. Le responsable annonce les démis-

sions et admissions.

Les choix de notre sortie, voir l'agenda ci-contre, est une croisière au Lac des quatre Cantons avec repas à bord d'un bateau à vapeur de la SGV. Le responsable rappelle de signer le référendum contre la diminution des rentes LPP.

Il nous communique aussi qu'un courriel de salutations de la secrétaire syndicale SEV et conseillère nationale PS Edith Graf-Litscher qui a été élue le 26 avril 2023 au Conseil d'administration CFF par l'assemblée générale de cette entreprise à tous les retraités TN.

Nous remercions encore une fois la présence des membres d'honneurs et invités, ce fut une journée joyeuse et chaleureuse, rendez-vous le 24 août pour notre sortie.



La flotte des bateaux de la SGV, but de la sortie du 24 août.

Agenda 9/23

PV FRIBOURG

Sortie annuelle à Bellelay

Roland Julmy Ils n'étaient que 17, dont deux personnes non-membres, mais 17 participant-e-s qui ont profité d'une magnifique journée pour la sortie annuelle de la section SEV-PV de Fribourg. C'est un car de Jean-Louis Voyages conduit par Cyril, très sympathique chauffeur, qui

nous a conduit tout d'abord de Fribourg à Sonceboz, en passant par Payerne. Après une pause café-croissant, nous avons repris la route pour Bellelay (BE), où nous avons visité la Maison de la Tête de Moine et pris un premier apéro. Continuation par de jolies petites routes dans

un magnifique décor jurassien pour Le Cerneux-Veusil, où un excellent repas nous attendait au restaurant Beau-Séjour. Profitant de la météo, nous avons rejoint Fribourg et Payerne en faisant une halte au Chasseral, d'où la vue sur la région des Trois Lacs est splendide.



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

Abonnements et changements d'adresse: mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57. Abonnement annuel

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

En raison de la pause d'été, le prochain journal paraîtra le 1^{er} septembre 2023 !!

Le délai pour les annonces est fixé au 21 août 2023 à midi et celui de l'agenda au 22 août 2023 à midi.

DÉCÈS

Braillard Rémy; 1946; chef de projet, Chavannes-près-Renens, PV Vaud.

Conscience Jean-Marie; 1937; coll. pens. tl, Cugy VD, VPT TL.

Gebel Fred; 1930; Bienne, externe.

Gunter Erwin; 1931; chef de train, Courroux, PV Jura.

Huber Margaritha; 1931; veuve de Jean, Lausanne, PV Vaud.

Jotterand Raymond; 1933; surveillant, Bière, PV Genève.

Löffel Nelly; 1927; veuve de Otto, Orpund, PV Bienne.

Meyer René; 1928; conducteur de véhicule, Chavornay, PV Vaud.

Muller Klara; 1930; veuve de Maurice, Viège, PV Valais.

Raetz Otto; 1932; Marly, VPT tpf.

Renggli Pierre; 1927; maître artisan, Yverdon-les-Bains, PV Vaud.

Widmer Laurence; 1934; veuve de Hermann, Bienne, PV Bienne.

Wisler Gilberte; 1943; veuve de Ami, Sullens, PV Vaud.

Remarque importante:

Le 1.9.2023, la nouvelle loi sur la protection des données entrera en vigueur. A l'avenir, nous ne pourrions plus publier de décès sans l'accord préalable du membre ou alors de ses proches. C'est pourquoi nous demanderons aux membres ou à leurs proches de nous faire part de leur volonté. Nous demanderons aux proches de donner leur consentement lors de l'annonce du décès.

INITIATIVE POUR L'AVENIR

Politique climatique sociale urgente



Thomas Bruchez,
vice-président de la JS Suisse
journal@sev-online.ch

L'initiative pour l'avenir de la JS Suisse vise à apporter une réponse socialement juste à ce qui est la plus grande crise de notre temps. En faisant passer les ultrariches à la caisse, l'initiative permet de financer une politique climatique sociale, ce qui comprend notamment un développement massif des transports publics.

La crise climatique est la plus grande crise de notre temps. Ses manifestations, que ce soit sous la forme de feux de forêts, de sécheresses ou encore d'ouragans, sont de plus en plus fréquentes et de plus en plus violentes. Selon le GIEC, pour éviter le pire, il faut impérativement limiter le réchauffement de la planète à 1,5 °C par rapport à l'ère préindustrielle. Or, nous en sommes déjà à 1,1 °C. Il y a donc urgence !

En Suisse, la réponse des majorités de droite bourgeoise n'est absolument pas à la hauteur des enjeux. S'il fallait résumer en trois points leur politique climatique, ce serait : responsabilité individuelle, mécanismes marchands et solutionnisme technologique. Ainsi, au lieu de

reconnaître notre système économique, qui place le profit au-dessus de tout, comme la cause de la crise climatique, elle le considère comme une solution, mise sur les seuls efforts individuels de la population (acheter moins d'habits, prendre moins la voiture, etc.) et croit aveuglément en une technologie miracle qui viendrait nous sauver. Cette réponse est, au mieux, totalement insuffisante, au pire socialement injuste lorsqu'elle fait passer les petits revenus à la caisse.

Faisons payer les ultrariches pour la politique climatique !

Nous avons donc urgemment besoin d'une autre politique climatique. Une politique qui combat les causes systémiques de la crise climatique, une politique climatique socialement juste. C'est ce que nous proposons avec l'initiative pour l'avenir. Celle-ci vise à faire payer les ultrariches afin de financer une politique climatique sociale. Les ultrariches sont les personnes qui profitent le plus du système à l'origine de la crise climatique : le capitalisme. Avec leurs investissements massifs dans les énergies fossiles, elles et ils portent une lourde responsabilité dans la crise climatique. Ainsi, on peut estimer que les 15 familles les plus riches de

Suisse émettent autant de gaz à effet de serre que 99 % de la population. Parmi ces familles, on compte notamment la famille Aponte, propriétaire de MSC, une entreprise qui émet autant de CO₂ que la Suisse entière. Quant aux investissements de cette famille à la tête d'une fortune de 20 milliards, ils sont responsables de plus d'émissions de CO₂ que l'ensemble de la population de Genève, canton où la famille est établie. Enfin, les ultra-riches ont également un mode de vie destructeur, avec leurs super-yachts et autres jets privés. Il faudrait environ 1500 ans à une personne normale pour polluer autant qu'Ernesto Bertarelli en un an.

Travailler, se loger et vivre de manière écologique !

Vu ce qui précède, il est logique et juste que les ultrariches passent à la caisse. Pour les faire payer, nous proposons un impôt de 50 % sur la part des successions et donations dépassant les 50 millions de francs. 2000 personnes environ seraient visées par cet impôt, qui nous rapporterait 6 milliards de francs par an en moyenne. Cet argent sera ensuite utilisé dans la transformation écologique de l'ensemble de l'économie dont nous avons urgemment besoin, en particulier dans les domaines du travail, du logement

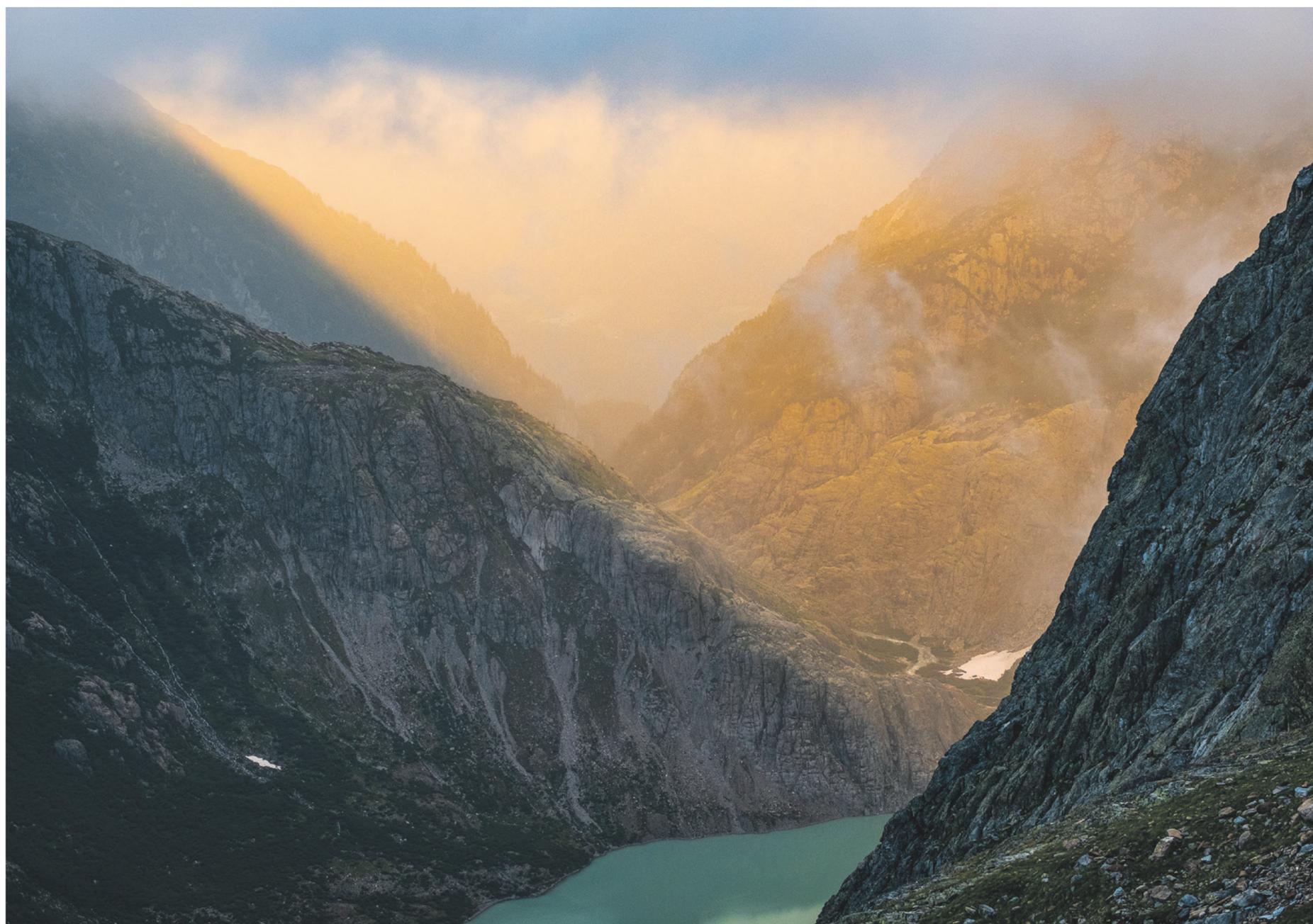
et des services publics. Ainsi, cela nous permettrait par exemple de financer des programmes de reconversion professionnelle des domaines polluants vers les domaines écologiques, des subventions pour la rénovation énergétique des bâtiments ou encore un développement massif des énergies renouvelables. De nombreux inves-



Pour plus d'informations :
<https://initiative-pour-lavenir.ch/>

tissements seraient également possibles dans le domaine des transports. Ainsi, nous pourrions financer un développement massif des transports publics tout comme des mesures garantissant que ceux-ci soient abordables pour la population. Le développement conséquent des infrastructures ferroviaires nécessaires non seulement pour le transfert modal des personnes privées mais aussi pour celui du fret vers le rail pourra également être financé par l'initiative.

L'initiative pour l'avenir - jointe dans ce journal - permet donc de mener une politique climatique sociale et de contribuer à la construction d'une société solidaire, égalitaire et écologique. Signez et faites signer l'initiative pour l'avenir !



UN NOUVEAU LAC

Omar Cartulano

Le glacier de Trift, dans l'Oberland bernois, fait partie des glaciers suisses qui ont le plus souffert du changement climatique en cours. Sa fonte progressive au cours des

dernières décennies a entraîné la formation de l'un des nombreux nouveaux lacs glaciaires dans les Alpes. C'est précisément là qu'ils aimeraient en profiter pour construire un

barrage: selon les promoteurs du projet, l'utilisation de l'eau de fonte du glacier pourrait fournir de l'électricité à 30 000 ménages.
ocartu.ch / IG: @ocartu

?

QUIZ

Es-tu incollable?

1. La Conseillère fédérale Keller-Sutter a des projets pour le trafic régional. Lesquels ?

- Elle veut investir dans le trafic régional et le rendre plus durable d'ici 2050.
- Elle veut économiser sur le trafic régional et réduire le financement de 7,8%.
- Elle veut investir environ 92 millions de francs dans le trafic régional.

2. Que ne demande pas la résolution de SEV-GATA ?

- Que les concessions nécessaires ne puissent être accordées que si les conditions de travail sont réglées par des CCT.
- Que le personnel des aéroports obtienne une semaine de vacances supplémentaire.
- Qu'un temps de repos soit prévu et que seules des prestations raisonnables soient exigées.

3. Le SEV veut s'en tenir au principe ... et mise sur la coopération.

- Du personnel suisse dans les trains suisses.
- Des salaires suisses sur des rails suisses.
- Des trains suisses sur des rails suisses.

4. Dans sa résolution sur le renchérissement, la SEV-VPT demande entre autres...

- Que les salaires des managers soient plafonnés.
- Que les salaires du personnel des transports augmentent de 8%.
- Que les rentes fassent l'objet d'une indexation automatique.

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 22 août 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 des **bons d'achats de livres d'une valeur de 40 fr.** Son nom sera publié dans le prochain numéro du journal. Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

Solution du quiz N°8 /2023: b/c/b/c

C'est **Martin Häfeli**, de Ossingen, membre de la section TS Ostschweiz, qui remporte **une carte cadeau des CFF d'une valeur de 40 francs.**

SUR LES TRACES DE ...

Fritz Hänni, chauffeur de bus et accompagnateur



Chauffeur TPF, Fritz Hänni a à cœur de défendre ses collègues pour de bonnes conditions de travail.

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Fritz Hänni aime conduire. Des camions et des bus de voyage autrefois, des bus TPF ou son camping-car aujourd'hui. C'est sa passion qu'il transmet aux jeunes chauffeurs en les accompagnant dans leurs premiers tours de service. Nous avons suivi une matinée le président de la section SEV-TPF.

Si l'on regarde avec attention le visage de Fritz Hänni, on y voit son regard pétillant de malice et un sourire franc et sympathique. Il arrive à la soixantaine, mais avec son air juvénile, on a de la peine à le croire. Sa moustache, discrète, mais bien présente, c'est un peu sa marque de fabrique comme il dit. Il ne l'a rasée qu'une fois. L'anecdote donne une bonne indication sur Fritz. Il s'agit d'un homme de conviction et de fidélité. Il n'est pas du genre à vous dire les choses que vous avez envie d'entendre. Il n'aime pas trop d'ailleurs ces politiciens qui changent trop rapidement de ligne pour des postes de prestige. Il n'aime pas non plus les collègues qui profitent de la CCT sans se syndiquer. Pour lui, ce sont des égoïstes qui ne jouent pas le jeu.

Ses origines familiales modestes – son père était garagiste – expliquent sans doute son engagement sans faille pour les laissés-pour-compte.

« On était vraiment pauvres, mais on n'a jamais eu faim. Mes parents ont travaillé dur. Peut-être est-ce de là que je suis à gauche et que je me bats pour améliorer les conditions de travail de mes collègues. Il ne faut pas perdre notre humanité. »

Fritz est né à Tavannes dans le Jura bernois puis, à deux ans, il a déménagé dans la campagne singinoise, à Heitenried. Quand a-t-il appris le français? « Je ne parle pas le français, tu vois! » adore-t-il répondre en très bon français bien sûr, même s'il est vrai qu'il ne l'a appris que tardivement, au SEV. Au moment où il est devenu président de la section, certains lui reprochaient de venir de la partie alémanique de Fribourg. De l'histoire ancienne aujourd'hui.

Presque le dernier d'une fratrie de quatre sœurs et deux frères, il a aimé son enfance à la campagne. Contrairement à l'école, où il a toujours des problèmes avec les profs et la discipline. Sans doute le prix à payer pour sa franchise. Au moment de choisir un métier, l'évidence de la conduite s'impose: « J'ai toujours voulu, même quand j'étais tout petit! » Un camionneur lui montre alors toutes les ficelles du métier. « Depuis lors, je suis sur la route! » Depuis lors, je suis sur la route... depuis bientôt 40 ans! Il transporte des marchandises en camion dans toute l'Europe, puis conduit les bus de voyage Marti en Espagne et en Italie du Sud dans la région du Gargano. Il s'était inscrit sur une liste pour tra-

vailler un jour aux GFM qui deviendront les Transports publics fribourgeois (TPF). La même semaine, à 40 ans, alors qu'il était sans nouvelles depuis des années, il doit choisir entre les grands voyages (Moscou, Scandinavie) avec Marti ou les transports publics. Il hésite mais opte pour GFM. « Aujourd'hui, je suis très content de mon choix. »

Le jour où je le suis sur la route, il accompagne un jeune chauffeur dans la campagne fribourgeoise. Cela fait déjà quelque temps qu'il s'est formé comme accompagnateur, ce qu'il pratique maintenant plus que chauffeur. « C'est un plaisir de former ces jeunes. C'est tellement important qu'ils soient bien formés. Ils ont beaucoup moins de stress après sur la route. » Il donne des conseils. Chaque tournée a ses spécialités: des virages à prendre large, des arrêts non signalés ou des chemins sans panneaux qui se ressemblent les uns les autres.

Fritz dit pour plaisanter. « J'ai trois jobs: chauffeur, accompagnateur et syndicaliste ». Ce n'est pas tout-à-fait faux. Il a été pendant quatre ans président de la section « Régional » avant de devenir président de la section SEV-TPF au moment de la fusion, il y a quatre ans. Il va pouvoir encore négocier la CCT. Il est confiant pour la suite. Il y a beaucoup de jeunes au comité. Son but, c'est qu'il n'y ait plus de tours de service au-delà des 10 heures d'amplitude. Cela prendra encore un peu de temps. « Ces prochaines an-

nées, il nous manquera des chauffeurs. Alors il faut de bonnes conditions de travail. »

Un des arguments pour être au syndicat? « C'est la CCT, par solidarité. Et la protection juridique. Les conditions de travail que nous avons, c'est le syndicat qui les a négociées. Cela fonctionne très bien parmi les chauffeurs avec pratiquement 85% des collègues syndiqués. Ce très bon taux de syndicalisation, c'est un travail collectif et pas seulement du comité, souligne-t-il. Le cercle de celles et ceux qui parlent du syndicat et recrutent est très large. Tout le monde se sent impliqué. »

Pour se détendre, il écoute un bon Status Quo ou regarde une course de F1 avec Alonso. En dehors des marches à la montagne, comme à Grindelwald, son grand plaisir ce sont les voyages avec sa compagne, son ancienne coiffeuse. Fidèle, il retourne volontiers dans le sud de l'Italie (Salento et Calabre) et le nord de l'Espagne (Asturies). Il est fan de l'Afrique. Afrique du Sud et Tanzanie notamment. « J'ai beaucoup appris là-bas. » Un rêve l'attend encore au Botswana et ses grands espaces en Land Rover. Et en vacances... il conduit en camping-car. « Je suis sauvage, je vais où je veux! Un jour, Christian Fankhauser m'a dit: « Je ne te comprends pas du tout: tu roules toute l'année, tu pars en vacances et tu roules encore! » Mais conduire, c'est ma passion! » conclut-il.

À LA MER!

Micha Dalcol

