



SEV N°12

Le journal du Syndicat du personnel des transports



VICE-PRÉSIDENCE

Direction syndicale renforcée

▶ p. 3

ÉDITORIAL de Michael Spahr,
chef de communication SEV

Regarder de près les belles promesses

Ils sont omniprésents en ce moment sur les panneaux d'affichage ou dans les boîtes aux lettres : les visages souriants des politicien-ne-s qui nous font des promesses à nous, électeurs et électrices. Le 22 octobre se dérouleront les élections au Conseil national et au Conseil des États. Alors, le moment sera venu de décider qui dictera la politique suisse ces quatre prochaines années. Pour nous, membres du SEV, l'enjeu est de taille. Il est primordial de savoir ce qui se cache derrière ces sourires.

Prenons la politique des transports : dans les négociations entre la Suisse et l'UE, il est fort possible qu'une pression soit exercée sur notre pays pour qu'il fasse des concessions, notamment en matière de transport international des passagers. Dès lors, nos politiciens autoriseront-ils bientôt Flixbus à

circuler sur les rails helvétiques ? L'OFT est déjà acquis à la cause. Et le service public ? Survivra-t-il ou sera-t-il bradé et sacrifié sur l'autel du profit ? Autre sujet délicat : le transport régional des personnes. Que se passera-t-il si le parlement vote un budget dans lequel la Confédération réduit massivement ses contributions annuelles ? La Confédération imposera-t-elle aux CFF un frein à l'endettement, avec pour conséquence qu'ils seraient désormais contraints de solliciter des crédits auprès de l'Assemblée fédérale, sans aucune garantie que les fonds nécessaires soient alloués ? Et le trafic par wagons complets isolés, sera-t-il sacrifié ? Mettra-t-on désormais davantage d'argent à disposition pour l'extension du réseau routier et le transport par camions ?

Dans la politique actuelle des transports, il est absolument pri-

mordial que nous élysions des politiques dont le cœur bat pour les TP. Mais pas seulement. En matière de politique sociale aussi nous avons urgemment besoin d'élus qui pensent avant tout aux gens, et non aux intérêts et aux profits des entreprises. Il ne faut pas laisser la question des rentes aux banques et aux assurances. Ni laisser les grands groupes pharmaceutiques et les caisses maladie décider de notre politique en matière de santé.

Nous devons sonder les intentions de nos politiques. Il vaut la peine de jeter un œil à leurs programmes pour connaître leurs prises de position sur les questions relatives aux TP et à la politique sociale, ou alors de passer Smartvote en revue.

Le 22 octobre, nous avons dans nos mains le pouvoir d'accorder notre confiance aux bons candidats.

Post-tempête

Visite aux collègues qui ont réparé les dégâts à La Chaux-de-Fonds.

2

TPC et VMCV

Gros malaise dans les ETC de la Riviera-Chablais

5 et 7

CGT

Sophie Binet, secrétaire générale de la CGT, défend les droits démocratiques

11

Primes maladie

Après le «nouveau coup de massue» des primes maladie, une hausse moyenne de 8,7% en 2024, il est temps de soulager la population, a exigé l'Union syndicale suisse (USS). Elle insiste sur la nécessité d'instaurer un système de santé reposant sur une base financière sociale. «Pour cela, il faut que le financement lui-même soit principalement basé sur les revenus. C'est précisément ce que demande l'initiative d'allègement des primes – initiative des 10% – du PS et de l'USS.» Le texte sera soumis au peuple faute de contre-projet acceptable adopté par le parlement.

Référendum extension des autoroutes

Le 29 septembre, le Conseil national et le Conseil des Etats ont tous deux adopté le programme d'extension des autoroutes. Quelques mois seulement après l'adoption de la loi sur la protection du climat, 5,3 milliards de francs doivent être investis dans de nouvelles autoroutes, alors que le prix des billets pour les transports publics respectueux du climat continuera d'augmenter l'année prochaine. actif-trafiC, l'ATE et d'autres organisations ainsi que des partis de gauche ont lancé le référendum. A signer notamment sur : www.ate.ch

Tamedia, tue vos médias

Enième vague de licenciement dans la branche des médias certes sinistrée par la concurrence des médias et des plateformes électroniques et des big players comme Google et consorts qui attirent à eux la publicité qui trouvait jadis sa place dans la presse écrite. Une centaine de journalistes ont manifesté le 24 septembre et ont débrayé devant la tour Edipresse, rejoints par des syndicalistes du SEV et de syndicom et des politiciens. Ils s'insurgent contre la décision de TX Group de biffer une cinquantaine de postes en Suisse dont 28 en Romandie dans les titres comme 24Heures ou La Tribune de Genève. Les recettes publicitaires reculent, mais ce groupe encaisse des milliards ces dernières années. Le groupe veut économiser 6 millions alors qu'il a réalisé... 123 millions de bénéfices en 2022 et reversé 47 millions de dividendes aux actionnaires qui veulent continuer de se gaver.



Tant les bus que les trains TransN, ici à gauche la voie de la ligne La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel, ont été très touchés par la tempête.

TEMPÊTE DE LA CHAUX-DE-FONDS

Remise en état du service public

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Deux mois après le passage de la tempête dévastatrice qui s'est abattue sur La Chaux-de-Fonds et Le Locle, nous avons fait le point avec les collègues de transN qui ont remis en état le réseau de bus et de train, avec un engagement solidaire exceptionnel.

Ce lundi 24 juillet, Steve Seiler n'est pas près de l'oublier. Ce responsable du centre de maintenance des transports publics neuchâtelois (transN), situé dans la zone industrielle de La Chaux-de-Fonds, est aux premières loges quand, vers 11 h 20, la tempête s'abat sur la région. Alerté par de violentes rafales, il voit un mur blanc de pluie foncer vers lui. Il se précipite à l'intérieur et ferme les portes des ateliers. En quelques secondes, il est trempé. La pluie s'engouffre sur plus de 30 mètres dans le dépôt alors que l'orage vient de l'autre sens. Aline Odot, la responsable de la communication, qui a son bureau non loin de l'atelier, voit aussi passer la tempête. «On ne s'est pas rendu compte à quel point c'était grave. Puis on a commencé à recevoir des vidéos tournées en ville. Là, on a compris.»

La tempête fonce sur la cité horlogère. Des rafales de 217 km/h sont mesurées. Des abris de bus sont détruits. Plus de 4 000 maisons sont touchées. Certaines sont broyées, d'autres ont leur toit arraché. De nombreux arbres s'effondrent un peu partout. Les routes sont coupées. Les tuiles tombent sur les bus ou s'éclatent sur les trottoirs. C'est le chaos. La gare de La Chaux-de-Fonds subit des dégâts, tout comme les lignes alentour où des arbres tombent sur la voie. Le trafic ferroviaire est coupé autour de la ville. Cet orage dévastateur a duré à peine dix minutes,



Steve Seiler, responsable centre de maintenance.

mais le bilan est lourd : un mort, 45 blessés, des dégâts compris entre 70 et 90 millions de francs. Sans les vacances horlogères, il y aurait sans doute eu plus de victimes.

La solidarité s'organise

On nettoie les rues. Aux ateliers, la priorité, c'est de dégager l'accès bloqué par de grosses branches. «Le centre de gestion m'appelle pour me dire que des bus vont rentrer avec des vitres cassées. Au départ, je pensais qu'il s'agirait de deux ou trois véhicules», se souvient Steve. Quatorze bus ont subi de gros dégâts. Ils s'entassent. Il faut trier ceux qui pourront repartir et organiser les réparations. La solidarité s'organise, explique-t-il : «Neuchâtel nous a fourni deux véhicules pour le lendemain et un carrossier nous a donné un bon coup de main, car il y avait des trous sur les toits de cinq véhicules. Il a fallu coller des tacons pour qu'ils soient étanches.»

Les réparations avancent vite souligne Steve : «Une partie des lignes était bloquée donc il n'y avait plus besoin de bus. Au fur et à mesure que les lignes rouvraient, on réinjectait des bus. Les mécaniciens ont remis en service des véhicules qui avaient des entretiens préventifs. J'ai organisé les remplacements de la vingtaine de vitres brisées avec une entreprise partenaire très réactive. Le mercredi, presque tous nos véhicules accidentés roulaient à nouveau. J'ai une équipe formidable. On s'est entraînés, on a retroussé les manches et travaillé jusqu'à tard pour assurer la reprise du service public.»

Des arbres tombés comme des mikados

Les infrastructures ferroviaires ont également été touchées. Le long des lignes de train, une quarantaine de mâts de la ligne de contact ferroviaire ont été pliés ou cassés. La voie, la ligne de contact et les installations de sécurité ont été endommagées. Les équipes transN sont intervenues dès le lundi après-midi de la tempête pour dégager les arbres tombés sur les voies, dont Régis Lachat, de l'équipe du service de la voie basée à Couvet (NE), dans le Val-de-Travers. «Les collègues m'ont appelé pour que je prépare mon matériel, principalement des tronçonneuses. Il fallait venir donner un coup de main parce que tout avait été fracassé en haut», explique ce chef d'équipe et constructeur de voie ferrée de 53 ans. «C'était impressionnant. Des gros arbres étaient couchés sur la voie. La voie métrique TransN a été très touchée, dont notamment le lieu-dit "Le Grenier", où la voie TransN passe au-dessus des lignes CFF en direction de Neuchâtel ou Bienne. Un bûcheron professionnel a fait la coupe. Nous nous occupons de la manutention, de couper les petites branches et d'évacuer tout cela dans des bennes. Les pylônes

étaient intacts, mais des potences – le bras qui tient le fil – étaient cassées ou pliées. Il a fallu enlever ces arbres sans faire plus de dégâts. On s'en est bien sorti et c'est une satisfaction! Dès le 11 septembre, on pouvait de nouveau circuler en train entre La Chaux-de-Fonds et Les Ponts-de-Martel. Nos collègues du service de la ligne de contact (LC) ont fait et font encore un super job. La ligne bucolique Le Locle-Les Brenets, c'était cataclysmique avec des arbres empilés comme des bâtons mikado.» L'exploitation ferroviaire de cette ligne devrait reprendre en fin d'année.

Ils ont effectué un travail formidable !

Avec cette pagaille, le centre de gestion du trafic a été soumis à un grand stress. Les services marketing, information-voyageurs et la com sont venus vers les collègues de la régulation pour avoir des informations pour communiquer aux médias et aux usagers. «Cela s'est bien passé, relève Aline Odot, et nous avons mis en place la cellule de crise le lundi après-midi. Des collaborateurs de l'infrastructure qui étaient en congé ou en vacances sont revenus volontairement au travail. Nous avons remercié tout le personnel pour son engagement dans ce moment exceptionnel. Tous les métiers ont bossé. Ils ont effectué un travail formidable. L'entreprise a offert à quatre salariés touchés les heures nécessaires pour la remise en état du domicile. Très vite, on a su qu'il n'y avait aucun blessé parmi le personnel et les voyageurs. C'est le principal. C'est une de ces semaines où notre travail a vraiment fait du sens. J'étais contente de travailler dans cette entreprise où on est solidaires.» Deux mois après la tempête, c'est ce sentiment de fierté que partagent les collègues de transN qui se sont donnés à fond pour remettre en état leur région et le service public et rendre sa mobilité au canton.



Régis Lachat, chef d'équipe voie ferrée.

COMITÉ

Nouvelle et nouveau vice-présidents



Peter Kämpfer félicite Patrick Kummer, Danilo Tonina félicite Valérie Boillat pour leur élection à la vice-présidence.

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Valérie Boillat sera la nouvelle vice-présidente et Patrick Kummer le nouveau vice-président du SEV. Tous deux ont été élus à la direction syndicale par le comité SEV lors de sa séance du 29 septembre. Ils remplacent Christian Fankhauser et Valérie Solano. En outre, le comité a décidé de se battre contre les mesures d'économie de la Confédération dans le Fonds d'infrastructure ferroviaire et le transport régional de voyageurs.

«Je trouve formidable la façon dont le SEV fonctionne. Avec une milice forte et les innombrables bénévoles qui s'engagent. Je me réjouis», affirme Valérie Boillat. La nouvelle vice-présidente du SEV a travaillé pendant 10 ans à Berne chez Movendo, institut de formation des syndicats. Âgée de 52 ans, ses racines sont au Jura et en Valais. Elle a obtenu un master en histoire et, par la suite, a accompli une formation de formatrice d'adultes. Après ses études, elle a travaillé en tant que collaboratrice scientifique pour la Commission Bergier, étudiant le rôle de la Suisse pendant la Seconde Guerre mondiale.

Elle est ensuite entrée dans la vie politique au sein du groupe socialiste au parlement puis est devenue collaboratrice personnelle de la conseillère fédérale Ruth Dreifuss. Avant d'orienter son parcours professionnel sur la voie syndicale, elle a occupé la fonction de responsable du département Intégration de l'Organisation suisse d'aide aux réfugiés. Elle a travaillé chez Unia de 2005 à 2013 et a participé alors aux négociations avec le SEV. Mère de deux filles, elle habite Genève.

Patrick Kummer a déclaré: «Crédible, compétent et possédant d'excellentes facultés de négociation. Voilà ce que représente le SEV pour moi. Crédible grâce à sa proximité avec les membres. Compétent grâce à sa connaissance de la politique des transports, ainsi que des questions relatives aux CCT. Et possédant d'excellentes facultés de négociation grâce à l'interaction entre nos membres, les sous-fédérations et les sections, ainsi que le personnel au secrétariat central et dans les secrétariats régionaux. Trois valeurs qui servent de boussole au SEV et sur lesquelles j'orienterai mon travail.» Depuis 2022, il est responsable ad interim du dossier CFF au SEV, ainsi que de la communauté de négociation des organisations des sa-

lariés aux CFF. En parallèle, il est également en charge des dossiers CFF pour le Groupe et Immobilier, de la formation professionnelle login et de Transsicura. Il a dirigé les négociations pour la première CCT Transsicura. Avant le SEV, il a travaillé pour la Société des employés de commerce. Il a donné des cours et a été conseiller en orientation, puis a été responsable de la société des employés de commerce d'Argovie. Il est aussi engagé à la direction de l'Union syndicale du canton de Berne, au comité de l'Union syndicale de la ville de Berne et environs, au conseil de l'École technique supérieure de Berne et comme juge spécialisé en droit du travail au tribunal régional Bern-Mittelland. Il habite à Berne avec son épouse et leurs deux enfants.

Les deux nouveaux membres à la direction syndicale remplacent Valérie Solano, qui a quitté le SEV et rejoint Unia depuis septembre, ainsi que Christian Fankhauser, qui prend sa retraite à fin 2023. Ils ont été élus à l'unanimité par le comité.

Parallèlement à l'élection à la vice-présidence, le comité a discuté de deux réponses à des consultations sur le plan fédéral qui ont été présentées par le nouveau coordinateur politique Simon Burgunder. D'une part, il est

question de réductions dans le Fonds d'infrastructure ferroviaire et de coupes dans le transport régional des voyageurs. Le Conseil fédéral veut alléger le budget et souhaite verser chaque année 150 millions de francs en moins dans le Fonds d'infrastructure ferroviaire, limité pour l'instant à trois ans. De même, des retenues annuelles sont prévues dans les fonds fédéraux mis à disposition pour compenser les frais non couverts de 2%. Étant donné que ces dernières années les fonds prévus au budget n'ont pas suffi, des crédits supplémentaires d'environ 100 millions de francs ont dû être accordés. Ainsi, les coupes dans le transport régional de voyageurs pour 2024 s'élèvent effectivement à 7,8%, soit environ 92 millions de francs. Il manquerait chaque fois 20 à 30 millions de francs pour les années suivantes. «Ces réductions entraîneraient une diminution des prestations pour les entreprises de transport - avec des conséquences néfastes pour le personnel et la sécurité», explique Simon Burgunder. «À l'heure du changement climatique et avec l'acceptation de la loi sur la protection du climat, ces mesures d'économies sont un non-sens.» C'est pourquoi le SEV s'oppose aux réductions envisagées.

D'autre part, le SEV répond à une consultation sur le financement futur de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire et les investissements en installations privées de transport pour les marchandises. Là aussi, c'est clair: il ne doit pas y avoir de mesures d'économie. Pour l'avenir aussi bien des personnes que du trafic marchandises, en définissant le plafond des dépenses 2025-2028, le maintien de la qualité du réseau doit rester la priorité. La Confédération doit laisser tomber toute idée de réduction dans l'entretien des infrastructures. Il est important que, en cas d'extension de l'infrastructure ferroviaire, les coûts soient couverts pour leur entretien. Pour cela, il faut suffisamment de personnel pour effectuer les mandats et atteindre les objectifs. Des objectifs doivent être formulés clairement dans les conventions de prestation pour le personnel. Les deux réponses aux consultations ont été acceptées à l'unanimité par le comité.

À l'occasion de cette séance, Stefanie Furst s'est également présentée. Elle est la nouvelle secrétaire syndicale chargée du recrutement et de la jeunesse. Par ailleurs, le comité a accepté la dissolution de la section ZPV Interlaken et accepté le nouveau règlement de gestion de la LPV.

+

Les excursions en **téléphérique** sont très appréciées, comme le montrent les chiffres de l'association de la branche. Par rapport à la même période de l'année précédente, plus de 10% d'hôtes supplémentaires ont été transportés. Un **véritable boom** a été enregistré en septembre où le nombre d'hôtes a augmenté de plus de 40% dans toute la Suisse. Le SEV s'engage pour que ce personnel profite de l'augmentation du chiffre d'affaires.



Le parlement a décidé de **modifier le droit du bail en faveur des bailleurs et d'affaiblir les droits des locataires**. Le droit de sous-location est limité, de même que la protection contre la résiliation du bail par le bailleur en cas de besoin personnel. La gauche et les syndicats craignent que ces modifications n'aggravent encore la situation sur le marché du logement. C'est pourquoi ils lancent deux référendums.

HANNY WEISSMÜLLER répond

Davantage de contrôles

? Dans de nombreux trains régionaux, le contrôle des titres de transport ne se fait que de manière sporadique. Est-ce que cela encourage les resquilleurs et pourquoi cela est-il un problème pour le personnel des locs ?

Il est vrai que le contrôle des titres de transport ne se fait presque plus dans le trafic ferroviaire régional. Les usagers en sont également conscients et nous constatons une augmentation du nombre de resquilleurs et de resquilleuses.

Par principe, voyager sans billet est néfaste pour les transports publics. En effet, si moins de billets sont vendus, cela implique moins de recettes pour les entreprises de transport. Finalement, le personnel pâtit de ce manque à gagner.

Mais ce n'est pas cela uniquement. Quotidiennement, je vois comment les fraudeurs se comportent. Très souvent, ils nous retardent dans le processus de départ, car à chaque arrêt ils bloquent les

portes étant donné qu'ils surveillent s'il y a des contrôles. Dans bon nombre de cas, cela provoque des retards, vu que nous devons attendre jusqu'à ce que les portes se ferment. Il m'est déjà arrivé d'atteindre ma destination avec du retard, étant donné que le blocage des portes m'a fait perdre plusieurs minutes.

À cela s'ajoute le fait que beaucoup de resquilleurs et de resquilleuses ont un comportement agressif et irrespectueux envers nous mais aussi envers les voyageurs. On m'a déjà menacé lorsque j'ai signalé à un resquilleur que son comportement était inopportun.

C'est pourquoi nous demandons aux entreprises de transport de faire plus de contrôles. D'une part, cela décourage les fraudeurs. D'autre part, ainsi plus de personnes seront dans les trains pour veiller à la sécurité des voyageurs et à celle des mécanicien-ne-s de locs.

Hanny Weissmüller est présidente centrale du syndicat du personnel des locomotives LPV. Une question? Écrivez-nous à journal@sev-online.

CONDUITE AUTOMATIQUE

On a encore besoin pour longtemps de mécanos de loc

Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

La numérisation va de l'avant et s'est emparée depuis longtemps des compagnies ferroviaires, qui accélèrent à leur tour l'automatisation des processus de conduite. Actuellement, le Südostbahn (SOB) mène un projet pilote de conduite automatique. Une délégation du SEV et du SEV-LPV a assisté à l'un de ces tests dans le Toggenburg. Première constatation: la profession de conducteur de locomotive va connaître à l'avenir de profonds changements. La roue du temps tourne et ne permet aucun retour en arrière. C'est pourquoi le SEV entend accompagner cette mutation de manière active et critique, avec pour objectif de rendre attractives les places de travail du futur. Car les conductrices et conducteurs de locomotives seront indispensables encore longtemps, et même plus que jamais vu les pénuries de personnel.

Le passage au numérique est devenu une réalité non seulement dans les centrales de gestion du trafic, mais aussi dans les processus de conduite. Diverses entreprises ferroviaires suisses testent des trains automatisés (Automatic Train Operation ATO). Le SEV s'est fait sa propre idée de cette évolution lors d'un test effectué par le Südostbahn (SOB) entre Herisau et Saint-Gall.

Objectif: un degré d'automatisation moyen

Le projet pilote du SOB porte sur un tronçon de 20 kilomètres dans le Toggenburg et fait partie de Smartrail 4.0, un programme de la branche ferroviaire suisse visant à moderniser le système ferroviaire dans notre pays. L'objectif de ce programme consiste à atteindre un degré d'automatisation moyen. Les courses d'essai du SOB en sont au degré d'automatisation 2, comparable à un pilotage automatique dans le trafic routier. Le démarrage et le freinage s'effectuent automatiquement en pressant sur le bouton «ATO». La manipulation des portes et les interventions en cas de dysfonctionnement durant le trajet de-



Train d'essai du SOB avec système intégré de conduite automatique.

meurent du ressort du ou de la mécano de loc, qui procède manuellement. Pendant toute la durée du trajet, le module de commande et le moniteur qui se trouvent dans la cabine du mécanicien fournissent les données nécessaires. Le profil de l'itinéraire et les ordres liés aux différents tronçons sont enregistrés sur un ordinateur portable qui leur est relié. Ils sont activés dès que le train est localisé à l'endroit concerné.

La sécurité passe avant l'automatisation

Théoriquement, un fonctionnement entièrement autonome serait déjà possible. Mais dans la pratique, on y renonce pour des questions de sécurité. Comme ce fut le cas, par exemple, à Lausanne avec l'automatisation complète du métro 2 (M2), où il a fallu barricader tout le tracé et installer des parois et des portes sur les quais des gares. L'automatisation intégrale de la conduite ferroviaire reste donc une musique d'avenir, ne serait-ce que pour des questions de coût.

Un ordinateur de bord peut certes décharger le personnel de locomotive, mais il ne pourra pas

le rendre superflu.

Compétences spécialisées requises

L'automatisation devrait également transformer la formation des conductrices/conducteurs de locomotive. Une simple course d'essai le démontre: si un dysfonctionnement survient, les compétences professionnelles du personnel de locomotive sont indispensables.

La profession de rêve de beaucoup de jeunes, garçons et filles, restera-t-elle intéressante et diversifiée? Les avis sont partagés. L'attitude du SEV est claire: «Cela n'apporte rien de s'opposer systématiquement à chaque mutation: il vaut mieux l'accompagner de manière active et critique. C'est uniquement ainsi que nous pourrions assurer de bonnes conditions de travail pour nos collègues mécanos de loc, et rendre attractives les places de travail du futur dans la cabine de pilotage», déclare Matthias Hartwich, président du SEV. Sans compter le fait que les conditions de travail restent une préoccupation majeure vu les pénuries dans le personnel des locomotives.

ANGLE DROIT

Vidéosurveillance sur le lieu de travail

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

Dans de nombreuses entreprises de transports publics, un système de caméras de surveillance est installé dans les véhicules ou dans certains dépôts. Est-ce que cette pratique est légale? Si oui, quelles en sont les limites?

La loi fédérale sur la protection des données s'applique dans les entreprises privées (art. 2 let. a LPD). Celle-ci a pour but la protection de la personnalité et des droits fondamentaux des personnes physiques dont les données personnelles font l'objet d'un traitement (art. 1 LPD). La loi définit comme données personnelles toutes les indications qui se rapportent à une personne physique identifiée ou identifiable (art. 5 al. 1 let. a LPD) et le traitement desdites données comme toute opération qui soit relative à ces données, peu importe le moyen ou la méthode utilisée (Art. 5 al. 1 let. d LPD).

La vidéosurveillance constitue un traitement de données. Pour garantir la licéité de la vidéosurveillance, plusieurs critères doivent être respectés (art. 6 LPD): cela doit être conforme aux principes de la bonne foi et de la proportionnalité; les données personnelles ne peuvent être collectées que pour des finalités déterminées et reconnaissables pour la personne

concernée et doivent être traitées ultérieurement de manière compatible avec ces finalités; ces données doivent être détruites ou anonymisées dès qu'elles ne sont plus nécessaires.

En cas de traitement illicite des données personnelles, une atteinte à la personnalité peut intervenir (art. 30 LPD). On dit qu'elle est illicite, à moins qu'il existe des motifs justificatifs tels que: le consentement de la personne au traitement de ses données; un intérêt prépondérant privé ou public; si la loi le prévoit spécifiquement.

Sur le lieu de travail, l'utilisation d'un système de contrôle par vidéosurveillance est interdite s'il est utilisé à des fins de surveillance du comportement des employé-e-s. Une utilisation de la vidéosurveillance pour surveiller le comportement du travailleur ou de la travailleuse constitue une atteinte à sa personnalité et est prohibé (art. 26 al. 1 OLT3 qui s'applique également aux entreprises de transport public selon l'art. 30 OLD). Une surveillance permanente, aboutissant à une mise sous pression de l'employé-e peut également avoir un impact sur la santé. Également, une surveillance cachée du personnel va contre le principe de la bonne foi.

Dans certains cas, la vidéosurveillance peut être justifiée pour une raison comme la sécurité des biens matériels ou des personnes. Dans une telle optique, elle doit être mise en œuvre de manière à ne pas gêner les collègues

dans leur liberté de mouvement et de façon à ne pas porter atteinte à leur santé (328 CO).

Dans le domaine des transports publics, il est possible qu'un système de caméras soit installé dans les véhicules ou dans certains dépôts pour assurer la sécurité, prévenir les vols, les accidents ou les agressions.

Dans le cadre d'une vidéosurveillance au travail, la liberté de choix de l'employé-e quant à une telle mesure est restreinte par le rapport de subordination qui découle de la relation de travail. Cela signifie qu'en soi, une vidéosurveillance est possible, même sans consentement de l'employé-e. Toutefois, certaines règles doivent être respectées.

Comme évoqué précédemment, dans tous les cas de traitement des données personnelles, pour éviter une atteinte illicite à la personnalité, le principe de la proportionnalité et celui de la bonne foi doivent être respectés. Le principe de proportionnalité suppose qu'aucune autre mesure ne soit possible afin d'assurer le but poursuivi par la vidéosurveillance. Cela suppose également que les données ne soient traitées que dans l'optique d'atteindre le but établi (la surveillance). Par exemple, il serait tout à fait disproportionné d'utiliser le système vidéo d'un bus pour s'assurer que le personnel de conduite soit habillé de manière conforme au port de l'uniforme de l'entreprise.



Le comportement du personnel de guichet ne doit pas être surveillé par caméra.

En principe, chaque entreprise qui pratique la surveillance de manière systématique sur les lieux de travail de ses employé-e-s édicte un règlement inhérent à la vidéosurveillance qui fixe des règles claires quant à la protection des données, la confidentialité de celles-ci, les personnes ayant accès aux images de vidéosurveillance, le délai de destruction des enregistrements vidéos. Cela permet de cadrer l'utilisation des images vidéos, de garantir la proportionnalité des mesures pour qu'un équilibre soit trouvé entre le but de sécurité de la vidéosurveillance et la protection de la sphère privée du per-

sonnel. Il est néanmoins possible qu'un ou une collègue outre passe ses droits, qu'un règlement soit disproportionné ou ne soit pas respecté.

Si un-e employé-e pense être atteint-e dans sa personnalité, une action civile peut être intentée contre son employeur (art. 32 LPD et 28 CC) afin d'obtenir l'interdiction de traiter des données ou de les transmettre à des tiers, ou encore la rectification, la suppression ou la destruction de données. En cas de violation de l'art. 26 OLT3, un travailleur ou une travailleuse peut également s'adresser à l'inspection cantonale du travail pour un signalement.

TPC - CHABLAIS

1, 2, 3... Il y a comme un ras-le-bol dans l'air

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Fin septembre, une nouvelle pétition portant les revendications du personnel signée par 123 collaborateurs a été remise au directeur des TPC. Le 2 octobre, le comité de section a rencontré le président du Conseil d'administration et une délégation de la direction pour discuter de ces problématiques. Une AG discutera de la suite.

Dans la matinée du lundi 25 septembre, une nouvelle pétition signée par 123 collaborateurs et collaboratrices a été remise au directeur des Transports publics du Chablais (TPC) sur le quai de la gare à Aigle (VD). Même s'il n'a expressément pas voulu figurer sur la photo, cette fois, Grégoire Praz a fait en geste envers les employés en descendant de son bureau, en face, vers le terrain. Un groupe de collègues accompagnés de la secrétaire syndicale Patricia Alcaraz lui a donc remis en main propre les revendications du personnel. Cette pétition est le résumé de la lettre « cri du cœur » envoyée par le personnel à la direction le 5 septembre et qui est restée sans réponse. Elle pose les revendications suivantes : une planification qui respecte les lois ; des locaux de pause aménagés ; des WC propres à tous les

terminus ; une reconnaissance du travail et de l'expérience professionnelle du personnel ; une communication claire et régulière de la part de la direction. La pétition tire la sonnette d'alarme pour un personnel qui a le sentiment de ne pas être entendu et soutenu et qui, pire, se sent méprisé et peu valorisé. « Le personnel a l'impression qu'il y a un fossé qui le sépare de la direction qui ne se préoccupe absolument pas de ses problèmes. Quand on demande des améliorations sur les conditions de travail et le respect, rien ne bouge. Par contre, dans le bâtiment de l'administration, quand il y a un mécontentement sur le nouveau café, cela est pris très au sérieux et on y répond avec une très grande rapidité. La conduite mérite d'être traitée avec les mêmes égards » résume Alcaraz. Le directeur a pris note et proposé une rencontre prochainement pour en discuter.

Comme l'a fait remarquer le directeur, ce n'est évidemment pas l'idéal de devoir récolter trois pétitions en une année. « Pour le moment, cela a été toutefois la seule manière de lui faire part du mécontentement du personnel qu'il ne semble pas vouloir entendre ou prendre en compte » explique Alcaraz. La première pétition « Nos compétences méritent le respect » a vu le jour dans le cadre des négociations CCT car l'enclassement proposé ne respectait pas les compétences des



Pétition remise au directeur des TPC: une main timide tendue vers le personnel?

gens notamment celles disposant d'un CFC. La question du respect et le sentiment d'une sorte de mépris s'est donc exprimé déjà très tôt en septembre 2022. Il avait alors fallu l'amener dans les bureaux de la direction pour une rencontre dans un climat tendu.

La question des changements en lien avec la planification annuelle a conduit à la récolte d'une deuxième pétition « Pas de changements d'horaires sans consultation du personnel ». En juillet, une grande partie des tours de service dans le rail avaient été modifiés de façon importante et unilatérale sur fond de pénurie du personnel roulant. Or, une convention prévoit que l'on doit demander l'accord du collègue concerné. Un conflit s'en est suivi entre les mécanos et la direction Voyageurs. Finalement, les mécanos ont accepté une certaine souplesse et ont eux-mêmes réalisé la planification de leur secteur jusqu'au mois d'octobre, démontrant qu'il était possible de le faire en respectant loi et règles en vigueur.

Suite à la remise de cette pétition, une rencontre a aussi eu lieu le 22 septembre entre le comité de section et la direction Voyageurs, à savoir Christophe Genoud, pour poser les bases de la collaboration au sein de la Commission des tours de service. Lors de cette rencontre, le comité a souligné que les problèmes découlent du manque d'anticipation, de consultation, de la

mise devant le fait accompli, du manque de communication. Des séances régulières vont être agendées pour tenter de travailler ensemble.

Enfin, une rencontre avec le président du Conseil d'administration Olivier Français a eu lieu le lundi 2 octobre. Les problématiques évoquées ci-dessus ont été une nouvelle fois discutées. L'amélioration des locaux et des WC semble être la priorité pour la direction. Pour le reste, elle a surtout rappelé que la CCT avait été plébiscitée à 80 % et que la rotation 7/3 instaurée aux trains avait également été acceptée par le personnel. Le comité a expliqué le contexte de la votation de la CCT ; il a aussi précisé que la rotation 7/3, qui ne figure pas dans la CCT, était le seul modèle proposé à l'époque et que les demandes du personnel pour un autre modèle moins contraignant n'avaient pas été retenues par la direction. Enfin, le comité a salué la volonté de la direction de mettre sur pied des rencontres régulières en estimant tout de même que, sans la mobilisation du personnel, ces rencontres n'auraient pas vu le jour. Les problèmes évoqués dans la pétition ne datent pas d'hier.

Une assemblée extraordinaire a lieu ce 13 octobre au dépôt en Châlex à 17 h. Ce sera l'occasion de discuter de la suite à donner à ces pétitions et aux réponses de la direction et du CA à la souffrance et aux demandes du personnel.

ÉVÉNEMENT POUR LES TOP RECRUTEURS

Vers l'avenir avec nostalgie



Les top recruteurs en route en Emmental avec le car postal Saurer (année de fabrication 1958).

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

C'est lors d'une excursion riche en surprises que la direction syndicale SEV a honoré les top recruteurs, soit les membres SEV qui ont recruté au moins huit nouveaux membres en 2022. À cette occasion, ils ont voyagé en Emmental en car postal nostalgique et locomotive à vapeur. Ils ont notamment visité la fromagerie de démonstration à Affoltern.

L'avenir du SEV repose dans les mains de nos

membres. Plus nous sommes nombreux, plus nous sommes forts», a déclaré en préambule Matthias Hartwich, président du SEV. « Vous jouez là un rôle très important et nous ne pouvons que vous en remercier sincèrement. » Ce sont plus de 600 nouveaux membres SEV qui ont été recrutés grâce aux 40 top recruteurs et recruteuses. Le SEV tenait évidemment à leur exprimer sa sincère reconnaissance et à les fêter. Ce qui attendait les quelque 20 top recruteurs participant à cette excursion restait toutefois secret.

La première surprise a consisté en un magni-

fique car postal alpin nostalgique Saurer datant de 1958, qui est venu chercher les invités au secrétariat central du SEV à Berne. Le voyage s'est déroulé tout tranquillement depuis Berne, à travers les paisibles paysages de l'Emmental. En route, le chauffeur Roland Stalder a laissé souffler son car postal près d'un vieux pont en bois et les invités ont savouré un café et des croissants.

Les top recruteurs ont ensuite poursuivi leur périple par monts et par vaux jusqu'à Affoltern en Emmental où se trouve la légendaire fromagerie de démonstration et où les attendaient de délicieux rösti. Après le repas, les top recruteurs

ont eu l'opportunité de visiter l'exposition médiatique sur le fameux fromage suisse à trous. Puis, le car postal s'est remis en marche.

La prochaine surprise qui attendait les top recruteurs était une locomotive à vapeur E3/3 No 853 de l'ancienne compagnie de chemins de fer Jura-Simplon, mise en service en 1890. Ainsi que le wagon panoramique C16. Il s'agit d'un ancien wagon NOB datant du 19e siècle, transformé en wagon panoramique en 1997. Le train nostalgique de l'Emmental a emmené les top recruteurs depuis Affoltern-Weier à Huttwil pour terminer à Sumiswald, avec un arrêt apéro à Dürrenroth. Nos pros de la syndicalisation ont alors rejoint le car postal Saurer qui les a emmenés jusqu'à Berthoud, leur dernière destination.

L'année prochaine, les top recruteurs du SEV seront assurément de nouveau récompensés lors d'un événement tout spécial. Si vous parvenez à recruter huit nouveaux membres en 2023, vous pouvez vous réjouir. Par principe, tout membre SEV qui recrute un nouveau membre se voit offrir 50 francs. Quant aux top recruteurs et recruteuses faisant partie de la Jeunesse SEV (moins de 30 ans), cette année la commission de jeunesse SEV met en jeu également un voyage à Amsterdam pour plusieurs personnes. Recruter des membres, ça vaut le coup !



Locomotive à vapeur E3/3 (fabriquée en 1890).

75 ANS AVS

Manifestation de retraité-e-s



Environ 1200 retraité-e-s ont manifesté le 25 septembre à Berne pour une AVS forte. Les orateurs, dont le président de l'USS Pierre-Yves Maillard, ont rappelé que, selon la Constitution, l'AVS doit garantir le minimum vital et ont invité chacun à voter l'année prochaine pour une 13^e rente AVS. Sur la photo, Max Krieg, président de la PV Berne, co-organisateur de la manif'.

FONDATION COLLECTIVE SYMOVA

Franziska Schneider au conseil de fondation de la CP!



SEV. Franziska Schneider se présente à l'élection en tant que représentante des travailleurs au Conseil de fondation de Symova. Le SEV recommande son élection. La fondation collective Symova est la caisse de pension des moyennes et grandes entreprises du domaine des transports et du tourisme, dont de nombreuses entreprises de transport conces-

sionnaires.

Franziska Schneider est la responsable du service juridique du SEV et est déjà membre du conseil de fondation de la caisse de pensions des CFF. Elle apporte une longue expérience et est parfaitement apte à assumer cette fonction et à représenter les intérêts des travailleurs auprès de Symova.

HELVETIA ASSURANCES

La rente suffit-elle pour payer l'hypothèque?

Ma retraite suffira-t-elle pour financer l'hypothèque de mon propre logement?

La retraite s'accompagne inévitablement d'une baisse de revenu

Quand on est en plein dans la vie active, on est habitué à percevoir un revenu régulier et les intérêts hypothécaires sont inclus dans le budget. Toutefois, une fois la retraite arrivée, la situation prend généralement un tour différent. En effet, le revenu régulier se composera alors la plupart du temps de la rente AVS et d'une rente de la caisse de pension. Le plus souvent, cela ne permet pas d'atteindre beaucoup plus qu'environ 60 % du revenu perçu durant la vie active. Peut-être qu'une partie de l'avoie de vieillesse de la caisse de pension a déjà été investie dans le logement en propriété. Et c'est justement à ce moment-là que le créancier hypothécaire se manifeste.

La capacité financière - l'un des soucis de la vieillesse

Dans le cas d'une hypothèque, la capacité financière doit être garantie. Celle-ci se calcule en comparant les intérêts hypothécaires, l'entretien du bien immobilier et l'amortissement avec le revenu. Ces coûts ne devraient pas dépasser un tiers du revenu. Au moment de la retraite, ce rapport se dégrade le plus souvent en raison de la baisse du revenu. De plus, l'hypothèque ne doit généralement pas dépasser 65 % de la valeur du bien immobilier. Une réduction de l'hypothèque est demandée afin de la rendre financièrement supportable. Un amortissement avec un capital de prévoyance du troisième pilier aide à y parvenir.

Prendre le cas du décès en compte

Pour les couples, on réunit les deux revenus de vieillesse dans le revenu du ménage, ce qui



Pierre-Alain Graf, conseiller en assurance.

leur permet de financer l'hypothèque ensemble. Or, si le ou la partenaire décède, une partie du revenu commun disparaît. Dans ce cas aussi, la règle du tiers sera réexaminée. Une assurance décès adaptée permet de réduire l'hypothèque. La charge financière redevient alors raisonnable et ne met pas en péril la propriété du logement.

Planifier

La vie est faite d'opportunités et de risques. Il est recommandé de discuter avec un spécialiste de la solution de prévoyance individuelle la mieux adaptée à votre situation, afin que vous puissiez assurer financièrement votre logement en propriété et en profiter sans souci, même après la retraite. Pierre-Alain Graf, conseiller en assurance et prévoyance de l'agence principale de Morges et ses collègues de l'équipe de conseil SEV se tiennent à votre entière disposition. Vous trouverez plus d'informations sous www.helvetia.ch/sev.

helvetia 
Votre assureur suisse

MANIF CLIMAT

Banderole SEV pour les TP comme partie de la solution



Des dizaines de milliers de personnes ont défilé lors de la manifestation pour le climat du 30 septembre à Berne. Le SEV a accueilli les participant-e-s en gare de Berne avec la banderole « Public Transport for Future »...

VMCV - RIVIERA

Chauffeurs de bus : une crise profonde



Le comité de section SEV-VMCV remet au vice-directeur une pétition signée par 95 collègues.

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Après avoir remis à la direction une pétition signée par 95 collègues dénonçant le licenciement non réglementaire du caissier de la section, le comité SEV-VMCV a rencontré le conseil d'administration pour évoquer les problèmes soulevés par les chauffeurs : management de la peur, mépris, planification, accessibilité et nombre de WC insatisfaisants. Le ras-le-bol est tangible et le comité attend maintenant de vrais changements urgents.

Le climat social se tend aux Transports publics Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve (VMCV). Le 19 septembre à Clarens (VD), une pétition a été remise au vice-directeur Olivier Richard par le comité de section SEV-VMCV. Munie de la signature de 95 collègues, elle dénonce le licenciement du caissier de la section, Massimiliano Zanti, qui n'a pas été fait selon les règles en vigueur dans la CCT cadre. Elle demande aussi la réintégration de cet agent de dépôt actif depuis douze ans aux VMCV. En effet, le syndicat n'a pas pu vérifier si des motifs anti-syndicaux ont prévalu. Une rencontre a finalement eu lieu entre une délégation de la direction et une délégation

du comité de section le 9 octobre pour discuter d'un possible retour au travail de M. Zanti. Le syndicat espère un geste fort.

Les deux dernières assemblées générales de la section SEV-VMCV ont fait remonter un profond malaise qui accable les chauffeurs de bus. Des voix s'élèvent parmi le personnel roulant pour faire part de souffrances professionnelles. Le jour de la remise de la pétition, une rencontre a eu lieu avec des membres du conseil d'administration (CA). Le comité, soutenu par la secrétaire syndicale en charge du dossier Patricia Alcaraz, a pu lui faire remonter tous les problèmes soulevés par les collègues depuis des mois concernant le fonctionnement de l'entreprise.

Manque de WC et de temps pour s'y rendre

Le comité a insisté sur le fait qu'il s'agit d'une question de santé publique. Il a récolté des témoignages de collègues souffrant d'infections liées à la déshydratation. « Nous demandons qu'il y ait des toilettes à tous les terminus et que les conducteurs aient le temps d'y aller. En pleine canicule, des collègues doivent s'interdire de boire pour éviter d'aller aux toilettes, c'est juste inadmissible » plaide Patricia Alcaraz. Pour le comité, il faut une sensibilisation des communes afin qu'elles mettent des infrastructures à disposition du per-

sonnel des VMCV. Le CA a proposé de fournir la liste des toilettes sur le réseau afin que le comité puisse pointer les endroits qui posent problème. Le comité s'est engagé à effectuer ce travail rapidement afin d'identifier les lieux problématiques.

Management de la peur

Le comité a informé sur la détérioration de l'ambiance de travail et la méfiance vis-à-vis de l'encadrement direct et supérieur. Il a dénoncé le fait que le personnel est sous pression constante, qu'il a le sentiment d'être sous surveillance de la part de l'encadrement direct et qu'il ne se sent pas soutenu dans les moments difficiles. La question de la confidentialité des entretiens disciplinaires pose également problème. « C'est plus une logique de répression et une forme d'infantilisation que de l'accompagnement » dénonce Alcaraz. Elle donne un exemple de ce flicage ridicule mais fréquent : « Cet été, en période de canicule, un conducteur chauve a été convoqué pour avoir porté une casquette, dénoncé par un collègue ».

Le Conseil d'administration a réaffirmé sa volonté d'instaurer un management fondé sur la reconnaissance et la bienveillance. Le comité demande, lui, qu'on prenne en considération l'expertise des conductrices et conducteurs et qu'on les considère comme des professionnels, aptes à

émettre un avis sur leur pratique. Lors de sa rencontre avec le CA, le comité a en outre fait part du sentiment tenace que certains postes clés sont repourvus selon le principe du copinage et du manque de considération ressenti.

Planification

Le comité et le président de la Commission des tours de service (CTS) ont aussi évoqué la question centrale des horaires et de leur pénibilité. En cause, notamment, la « cadence infernale et les périodes de conduite effective trop longues. » Une fatigue chronique s'installe, faisant craindre pour la sécurité du personnel et des usagers, comme l'a démontré Bernard Decrey, conducteur VMCV, dans sa lettre ouverte qui a largement circulé. La CTS espère obtenir une planification annuelle assez tôt pour pouvoir l'étudier et y apporter les corrections nécessaires.

Le ras-le-bol est tangible et les problèmes identifiés. Après le dépôt de la pétition, de la rencontre avec le CA, des articles dans la presse et de la pression politique, le comité attend de vrais changements car il y a urgence. « Il ne demande pas la lune, mais des conditions de travail correctes et dignes pour pouvoir accomplir ce magnifique métier du transport public », conclut Alcaraz.

COMITÉ CENTRAL PV

Les AG-FVP sont importants

Alex Bringolf, secrétaire central. Le président central Roland Schwager souhaite la bienvenue au Comité central, aux présidents des sections de la région, ainsi qu'à Vincent Brodard et Marco Blaser.

La mise en œuvre de la nouvelle loi sur la protection des données provoque un surcroît de travail pour les sections. Les présidents prient leurs membres de renvoyer le formulaire reçu. Nous ne savons pas encore comment a fonctionné le renvoi de ces consentements au traitement des données.

Les sections font beaucoup pour offrir un programme attractif aux

nouveaux pensionnés aussi. La PV Thurgau a lancé une enquête pour connaître les attentes des membres. Elle n'a hélas reçu que très peu de réponses. Alors que les CFF n'offrent actuellement plus de cours de préparation à la retraite, ceux du SEV sont rapidement complets. Les présidents de section constatent aussi que les événements récréatifs sont plus populaires auprès de leurs membres que les assemblées de section.

Le président central rappelle une fois de plus que les AG-FVP et les abonnements demi-tarif doivent être en cours de validité sans interruption le 31 décembre 2023 pour conserver le

droit acquis au rabais actuel (voir encadré). Pour les abonnements acquis dès le 1.1.2024, le rabais ne sera plus le même. Dans le courant du mois, Roland Schwager fera publier une fois de plus des conseils pour ces FVP. C'est Toni Feuz qui va reprendre le dossier des mains de Vincent Brodard. Les facilités de voyage sont un sujet important pour nous les pensionné-e-s, car il y a encore beaucoup de membres ayant connu l'ancienne classification et qui touchent des rentes diminuées.

Les inscriptions pour la session d'automne de la PV sont rentrées et les délégué-e-s ont reçu leur documentation. Pour notre PC, l'argent investi pour cette réunion de deux jours est de l'argent bien investi. La collégialité entre les délégués et les sections a un effet positif sur leur engagement pour la PV. Une proposition de la section PV Basel fera l'objet de débats. Elle demande que la PV soit mandatée pour exiger de la CP CFF une compensation du renchérissement qui n'a plus été accordée depuis des années.

Le président central remercie toutes celles et tous ceux qui ont participé à la manifestation du 16.09 pour l'AVS et Max Krieg pour son engagement en faveur de celle du 25.09. La Commission des retraités de l'USS organise le 3 novembre un sommet

des retraité-e-s sur le thème « Travailler plus longtemps pour moins de rente ? Maintenant c'est tout l'enjeu ».

Pour Vincent Brodard, c'était la dernière séance en tant que secrétaire

SEV chargé de la PV. Nous prenons congé de lui avec un très grand merci et un cadeau. Des remerciements vont aussi à Marco Blaser pour avoir présidé la PV Buchs-Chur durant 8 ans.

FVP : conserver l'AG dès 2024

En 2022, l'Union des transports publics (UTP) et les partenaires sociaux – le SEV en chef de file – ont signé la nouvelle convention sur les facilités de transport du personnel (FVP). Signée en mai, cette convention est entrée en vigueur rétroactivement le 01.01.2022.

Pour nous les pensionné-e-s, les effets se feront sentir pour la première fois au 1^{er} janvier 2024. C'est à ce moment qu'entrera en vigueur le nouveau droit à l'AG. Concrètement, cela signifie qu'à partir de cette date, le rabais sur les offres FVP tombera en principe à 35% (exception : sur les cartes journalières FVP seulement à partir du 1^{er} janvier 2026). Toutefois, tous les pensionné et pensionnées en possession d'un AG FVP en décembre 2023 pourront continuer de l'acquies avec un rabais de 50%. Il est important de noter qu'à l'avenir, l'AG devra être renouvelé chaque année sans interruption pour conserver ce droit acquis.

Il va de soi que les pensionné-e-s qui n'ont pas encore d'abonnement général peuvent profiter du même rabais s'ils en achètent un au plus tard à mi-décembre 2023. Important : le premier jour de validité doit se situer encore en 2023 !

Nous invitons tous les collègues, qui éprouvent du plaisir à voyager, à réfléchir si un tel achat vaut la peine : il coûte 1440 CHF en 2^e classe et 2420 CHF en 1^{ère} classe (attention : augmentation générale des prix dès le 10 décembre 2023).



Un chaleureux merci à Marco Blaser



et Vincent Brodard!



PV GENÈVE

Pas si seules, nos dames !

PV Genève. Parce que leur compagnon de vie n'est plus là ou parce qu'elles ont échappé au mariage, nos dames seules de la section étaient invitées à se retrouver le 26.09 à l'UOG. Jojo et Angèle leur ont servi café, thé et pâtisseries. Plus tard, des petits sand-

wiches maison et des feuilletés sont arrivés sur les tables.

Avec un verre de vin de nos coteaux, le temps a passé trop vite. Et nous ne vous rapporterons rien de ce que ces dames se sont dit !



PV VAUD

En balade

Dominique Tissières. Nous n'avons pas eu besoin de parapluie le jeudi 7 septembre, car le beau temps nous accompagna sur la grande route. Ce ne fut pas une grande route, mais un chemin qui cheminait de la gare d'Yvonand (photo), le long du lac, jusqu'à Cheyres.

Le lac, nous l'imaginions plus loin, au-delà des broussailles et des arbres de haute futaie qui camouflaient l'horizon. Il faisait

beau le long de ce chemin qui cheminait et le soleil qui dardait, rendait la palette des couleurs plus vives. Ce lac qui nous semblait si lointain, apparut soudain, sous nos pas. Du ponton qui serpentait à travers la roselière, juste avant Cheyres, nous avons frôlé les joncs, les foulques et les vairons.

Pour plusieurs d'entre nous, ce ponton s'avéra juge de paix, en équilibre entre concentration et admiration. En compensation de nos émotions, la cave, ou plutôt, la coopérative des vigneronnes de Cheyres et environs, nous invita à une dégustation et à la découverte des merveilleux crus de ce pays, qui est aussi le pays des cerises. Chez Anny, nous nous attablâmes en ordre dispersé, trop pressés à déguster, à une exception près, le poisson emblématique des lacs de Romandie. Réjouissance, bonne ambiance et joie de l'amitié partagée, voilà mon ressenti.

Mais, j'en suis sûr, il y a 17 autres ressentis pour dire et redire le plaisir de cette balade. A tous les participants, je vous dis merci.

LETTRE DE LECTEUR

Reconnaissance de notre travail



Didier Morel,
pilote de locomotive

Quand on dit : « j'ai mal quelque part ! » On est bien obligé de vous croire. Si l'on vous répond : « non tu n'as pas mal ! » Ça fait complètement vaciller sa propre raison. Le minimum de confiance que l'on peut accorder à quelqu'un, lorsqu'il vous parle de ses problèmes au travail, c'est que l'on valide ces problèmes-là. Mais la réponse actuelle dans le monde du travail, c'est : « mais non, ce n'est pas si important que ça. C'est ce que vous vous imaginez. C'est dans votre tête. Vous exagérez. C'est parce que vous déprimez, que vous augmentez ces problèmes... »

Et ça, ça rend fou ! Car cela veut dire que l'on ne valide pas ce que ressentent et subissent au quotidien les travailleurs. Eh bien oui, c'est ce sentiment-là qui est, peut-être, le plus douloureux en dehors de ces problèmes récurrents : qu'on ne croit pas à la parole des travailleurs, à ce qu'ils expriment depuis des années.

Les grands chefs qui touchent leurs salaires de stars qui vont avec leur rang, récitent leur grand monologue : « oui, nous pouvons accélérer, renforcer, accroître nos performances ! Faire mieux ! On compte sur VOUS !!! »

Ce discours relève souvent du fantasme et de l'autosatisfaction : « Nous n'avons jamais été d'aussi bonne qualité, etc. » Mais, trop souvent, la réalité est plutôt inverse et les promesses se soldent par des bides spectaculaires.

Le coût que l'on ne chiffre jamais, c'est le coût humain de tous ces échecs. De ces réorganisations perturbatrices et ces souffrances passées sous silence.

Comment en parler ? On ne veut surtout pas que ça se sache ! On pourrait parler d'objectivation comme système de défiance ? Ok. Pourquoi pas une inquiétude désolante ? En fait, ça dit un peut tout et son contraire. Ça ne colle pas ! Alors comment qualifier cela ?

BURN-OUT ! Mais oui ! C'est ça !

C'est le capital humain de l'entreprise, qui subit le coût le plus important des décisions des grands chefs managers (qui leur donne leur raison d'exister comme stars). Ces acteurs de théâtre. Ces responsables de grandes mascarades qui sabotent la base en créant des fardeaux qui coûtent à notre société. Le burn-out tue et a un coût faramineux, dont la responsabilité découle directement des décisions de nos stars de la mascarade.

Ça va aller ! Tais-toi et bosse !!!

CFF RENENS

Action sur le terrain



Tôt le matin, le 20 septembre dernier, les sections AS Ouest et TS Romandie étaient présentes devant le siège romand des CFF à #renens (VD). L'accueil de nos collègues des CFF a été très bon et beaucoup se sont arrêté-e-s à notre stand. Plus de photos sur notre page Facebook, www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft.

RAILTECH

Vide conventionnel?



Aux petites heures du vendredi 29 septembre, une équipe de secrétaires syndicaux s'est rendue dans les locaux des ateliers RailTech à Villeneuve pour informer les salarié-e-s des conséquences possibles d'un vide conventionnel. En mai, la direction a en effet dénoncé la CCT MOB. Dès janvier 2024, certaines garanties (13e salaire, vacances, progression et négociations salariales) risquent de disparaître. L'accueil fut chaleureux. Les collègues inquiets pour leurs conditions de travail ont posé beaucoup de questions. Le SEV reste à leur disposition pour la suite.



PUBLICITÉ

Le SEV soutient les candidats suivants :



« Être engagé sur une liste du parti du travail à Berne est pour moi, délégué syndical du SEV, la meilleure façon de défendre les intérêts des habitants de notre canton afin qu'ils aient des TP performant et de qualité. »

Frédéric Nouchi,
conducteur de tram au TPG,
conseiller général de la ville de Martigny,
candidat POP (VS) au Conseil national

« Je m'engage pour une meilleure défense des transports publics au niveau fédéral qui est mis à mal par la majorité de droite à chaque législature. Il est par ailleurs essentiel de mettre des travailleurs au parlement. »

Johan Donnet-Descartes,
électricien spécialiste (Nant de Drance),
conseiller général de la ville de Martigny,
candidat POP (VS) au Conseil national



TL

Journée des Jubilaires



Le mardi 3 octobre, le comité SEV-TL accompagnait les jubilaires TL lors d'une promenade sur le Léman à bord du bateau CGN « Montreux » accompagné d'un bon repas. Merci à tous ces collègues qui ont sont membres du SEV depuis 25, 40, 50, 60 et même 70 ans !

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

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

Le prochain journal paraîtra le 3 novembre 2023.

Le délai pour les annonces est fixé au 31 octobre à midi, celui de l'agenda au 31 octobre à midi.

ZPV

Conférence des présidents

Susanne Kratzer. Cette année, la conférence des présidents ZPV s'est déroulée à Langenthal. 15 président-e-s ou leurs représentants se sont retrouvés à cette occasion, avec le bureau ZPV. Franziska Schneider, responsable de la protection juridique SEV et en charge du dossier de la protection des données au SEV, avait été invitée. Comme de coutume, cette dernière effectue une traduction simultanée remarquable de l'allemand en français et vice-versa. En matinée, Franziska Schneider a présenté un exposé très intéressant sur la nouvelle Loi sur la protection des données, la nouvelle Ordonnance sur la protection des données ainsi que la nouvelle Ordonnance sur les certifications en matière de protection des données, entrées en vigueur au 1^{er} septembre 2023. Parallèlement, elle a également accordé du temps aux thèmes tirés de notre quotidien professionnel et qui nous intéressent, tels que le droit à l'image ou les enregistrements vidéo dans les locaux du personnel. Elle a relevé ce à quoi nous devons faire attention en matière de protection juridique au SEV. Elle a également rappelé qu'il faut faire les demandes d'assistance judiciaire suffisamment tôt.

Le thème de l'accompagnement des membres à des entretiens a aussi été abordé en détails. De nombreuses questions ont été posées et les discussions suscitées ont été complexes et variées. Puis notre président central Ralph Kessler a communiqué les dernières nouvelles du SEV. Entre autres, un thème important étant les élections générales pour la période administrative 2025-2028 pour tous les postes au SEV, dans les sous-fédérations et les sections en 2024. Le projet de processus de départ orienté vers la clientèle (KOA) auquel nous avons refusé de participer a échauffé les esprits. Toutefois, Ralph est en pourparlers avec Ladina Purtschert et des changements se profilent peu à peu. Une fois de plus, les rapports des sections ont évoqué de nombreux thèmes qui méritaient d'être discutés. Notamment le projet sur la garantie des recettes. Un team composé d'agents de train de Genève, Zurich et Bâle a été affecté à cela. Un questionnaire sur ce projet a été envoyé par les CFF et il faut le lire attentivement avant de répondre. Nous examinerons attentivement ce sujet. La formulation de certaines questions est surprenante. Les examens de langues par SPEEX, pour

lesquels le niveau linguistique B1.2 est requis, continuent de susciter une certaine insécurité, étant donné que sur le plan international c'est la norme B1 qui est valable. Des séances d'information se sont déroulées à Sargans et à Coire sur la coopération CFF-SOB. Diverses questions sont encore à clarifier. Le nouveau secrétaire syndical SEV Roger Tschirky garde un œil sur la situation.

Quelques trains voyageurs peuvent à nouveau circuler par le Gothard. Malgré de nombreuses interventions de la part de la ZPV, de la CoPe et des responsables des tours, ceux-ci sont encore toujours modifiés à court terme, ce qui exige une énorme flexibilité de la part du personnel pour garder un équilibre entre vie professionnelle et vie privée. Cette situation est inadmissible. Les CFF ont été clairement priés de discuter des tours qui ont été modifiés et d'établir un tableau de service conforme à la LDT. Les assemblées régionales ZPV auront bientôt lieu. Des communications seront publiées dans le journal SEV et dans l'agenda en ligne. Les sections organisatrices s'engagent beaucoup dans la préparation et attendent une forte participation des membres.

PV BIEL-BIENNE

Assemblée des membres



Roger Schweizer, président et Pierre von Ballmoos, vice-pdt.

R. Drewes, adaptation française: J.-C. Amiet. Une information sur le thème comment archiver les photos faites avec le téléphone mobile était prévue à l'ordre du jour de l'assemblée des membres du 22 septembre. Notre vice-président, Pierre von Ballmoos, s'était bien préparé mais comme l'infrastructure électronique manquait, son exposé a dû être reporté. L'absence du responsable de l'infrastructure électronique, Samuel Schär, a été connue que le jour suivant par des excuses

reçues d'Italie où Samuel passait des vacances. Une erreur de date peut arriver à chacun. Après l'ouverture par deux chants du Chœur d'hommes des cheminots pensionnés, notre président a pu saluer les membres. Pour le remplacement des membres du comité qui ont démissionné pour la fin de l'année, J.-C. Amiet (traduction), F. Lerch (visite aux malades) S. Schär (électronique) aucun prétendant n'a encore été trouvé. Il est réjouissant que Peter Habegger avec son chien se

soit annoncé comme guide de la randonnée d'automne. Les points de l'ordre du jour, comme les mutations, la cotisation de la section pour 2024, l'élection d'un délégué pour l'AD-PV d'octobre au centre du Löwenberg et la présentation de la randonnée, furent vite réglés. Seule la protection des données a incité l'assemblée à poser des questions. La prochaine rencontre sera la fête de la St. Nicolas le 8 décembre (remise des diplômes d'honneur). Le président a clos l'assemblée à 15 h 25.

PV FRIBOURG

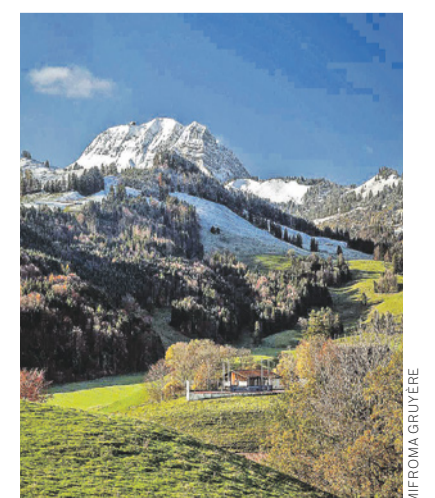
Soupe de chalet

Jean-Louis Scherz Premier jour de pluie après une longue période de sécheresse, mais l'ambiance à l'intérieur du chalet, en ce 13 septembre, n'en est que meilleure pour cette trentaine de membres et leurs conjoints. La traditionnelle soupe de chalet, préparée sur le feu de bois et servie par l'équipe de cuisine, remporte un succès mérité, et cela sur fond musical assuré par Werner Burri à l'accordéon.

Le temps maussade offre quelques belles éclaircies qui permettent d'admirer le paysage de la Gruyère et les montagnes environ-

nantes (photo). Une belle journée qui permet aux anciens et aux nouveaux retraités de faire plus ample connaissance et d'échanger sur leur vécu professionnel. Nos remerciements vont en particulier à l'équipe de cuisine formée de Bernard Rumo, Joseph Odin et son épouse, ainsi qu'aux aides bénévoles pour les rangements.

Le comité vous donne rendez-vous à l'assemblée générale d'automne qui aura lieu à Belfaux le mardi 21 novembre prochain à la salle de paroisse, proche de la Gare de Belfaux-Village.



MIFROMA GRUYÈRE

DÉCÈS

Arm Charles; 1951; spécialiste RCP, Onnens VD, PV Vaud.

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

Grangier Lucienne; 1931; veuve de Gilbert, Bulle, PV Vaud.

Attention : En raison de la nouvelle loi sur la protection des données, les noms de personnes décédées ne seront plus publiés automatiquement. Si vous souhaitez que le nom d'un parent décédé soit publié, mais qu'il ne l'a pas été jusqu'à présent, envoyez un e-mail à : journal@sev-online.ch

HOMMAGE

Par ces quelques lignes, le groupement pensionnés et veuves **TN** désire rendre un vibrant hommage à notre collègue retraité **Michel Humbert-Droz** qui nous a quitté le 17 septembre. Il était rentré à notre section le 1^{er} janvier 1976 (47 ans de syndicat). C'était un collègue très apprécié lorsqu'il était conducteur. Michel était membre de la section syndicale. Il avait pris sa retraite officielle en 2012 et avait resté membre du SEV. Nous souhaitons toutes nos condoléances à sa famille. Nous ne t'oublierons jamais.

Sections

7. 11.
AS Ouest

Assemblée générale d'automne 18h15, à Lausanne, Espace Dickens, à côté du secrétariat régional SEV. Invité: René Zürcher, secrétaire syndical SEV. Un repas sera offert après au restaurant l'Europe, sous la gare de Lausanne. Inscription nécessaire pour le repas jusqu'au 3 novembre par mail ouest@as-online.ch.

11. 11.
Sections TPCV et TRN-rail

Journée romande VPT-Bus 9h à la Maison du peuple, La Chaux-de-Fonds. Attention : inscriptions par vos présidents de section.

21. 11.
ZPV Bienne

Assemblée régionale Ouest. Elle aura lieu au Restaurant Gare de Brügg, Bahnhofstrasse 3, à Brügg Café et croissant dès 9h. Pour le repas de midi qui suivra l'assemblée, inscrivez-vous sur les listes affichées dans les locaux du personnel. Des invités compétents informeront sur la situation politique. La CoPe parlera de son travail. Les pensionnés et les invités peuvent s'annoncer auprès de Sandrine Grosjean au 079/500.90.49 et/ou par e-mail à biel-bienne@zpv.ch Il est également possible de s'adresser au président ou à la présidente de la section organisatrice. e-mail: biel-bienne@zpv.ch

25. 11.
RPV Lausanne

Assemblée régionale Ouest. au Restaurant le Milan, Bvd de Granicy 54, 1006 Lausanne A 18heures suivi d'un repas Merci de vous inscrire avec Nom Prénom par SMS au 079.275.88.65 jusqu'au 22 novembre 2023. Pour le comité Burkhalter Pierre

Retraité-e-s

19. 10.
PV Vaud

Course annuelle. En train, avec la découverte des rames à géométrie variable du MOB, entre Montreux et Spiez. Rendez-vous en gare de Montreux, sur le quai 2, entre 9h15 et 9h30. Départ du train panoramique de Montreux, à 9h35.. Au buffet de la gare de Spiez nous dégusterons le repas et visite du musée du jouet. Le retour à Lausanne se fera via le tunnel du Lötschberg et Viège. Coût du voyage: 75.- CHF par personne, y c. la réservation pour le MOB, l'apéritif, le repas et la visite du musée. Chacun est responsable de l'achat de

son titre de transport. Le mieux: prendre une carte journalière. IMPORTANT! inscriptions indispensables pour réserver les places pour le trajet avec le MOB. Délai d'inscriptions et infos jusqu'au: lundi 2 octobre, auprès de Dominique Tissières, tél 079 176 77 16 ou domi.tissieres@bluewin.ch

26. 10.
PV Fribourg

Excursion Sortie à Fribourg, en Basse-Ville, pour la visite de l'Espace 1606, le 26 octobre à 10h30. Rdv à l'accueil de l'Espace 1606 au plus tard à 10h15. Durée de la visite : env. 1h, puis repas au restaurant « Tirlibaum » (menu du jour à environ 20 francs).

L'Espace 1606 c'est une maquette de plus de 50 m2, qui reproduit à partir d'une gravure de 1606 la topographie et l'architecture de la ville de Fribourg et c'est aussi six personnages qui vous racontent leur quotidien en 1606 sur un écran géant de près de 60 m2.

La visite commence par un film en français, sous-titré en allemand. L'Espace 1606 est accessible sans problème pour les personnes à mobilité réduite (ascenseur). Nombre de participants limité à 40.

Vos possibilités de voyage: au départ de Payerne à 9h16, de Romont à 9h38, de Bulle à 9h20. Puis, depuis la gare routière de Fribourg, bus No 4 direction Auge au quai No12, jusqu'à l'arrêt « Karrweg ». Espace 1606, bâtiment du Werkhof, en face de la prison centrale. Entrée, repas et boissons à la charge des participants. Inscriptions jusqu'au 18 octobre chez: Roland Julmy par mail (rjulmy@bluewin.ch) ou tél au 079 502 72 11 (sms ou Whatsapp).

21. 11.
PV Fribourg

Assemblée d'automne 14h15, à Belfaux, salle de la Paroisse près de l'église. Départ des trains de Fribourg : 13h31. Veuillez svp retirer votre agenda SEV 2024 dès 13h45 avant le début de l'assemblée fixé à 14h15. L'ordre du jour : Budget 2024, nouveau règlement de gestion et activités 2023 et futures. La Police cantonale parlera des dangers pour les aîné(e)s. Plateau de fromages. Veuillez annoncer votre présence, avec votre conjointe/conjoint au secrétaire, JL Scherz, soit par email : jlscherz@bluewin.ch ou SMS au no 079 252 02 51 ou par tél au no 079 252 02 51. Dernier délai: mardi 14 novembre 2023, 12h. Le Comité

Agenda 12/23

PUBLICITÉ

Plus de possibilités pour ton argent. Avec Zak comme seconde banque.

Avec Zak, tu bénéficies d'une appli bancaire gratuite, mais aussi d'un compte gratuit et d'une carte gratuite. Tu profites également de taux attrayants sur le pilier 3a et de pots d'épargne pratiques qui te permettent de ne pas perdre de vue tes objectifs. Et, cerise sur le gâteau, les membres du SEV bénéficient en plus d'un avoir initial de 25 CHF avec le code SEVZAK. Que Zak soit la première, deuxième ou septième banque.



En savoir plus sur cler.ch/zak-seconde-banque



Il est temps de parler d'argent.

Bank
Banque
Banca

CLER

CGT FRANCE

Alertes sociale et démocratique



Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Sophie Binet, la nouvelle secrétaire générale de la CGT française était invitée à Lausanne par l'Union syndicale suisse. Elle a fait le bilan de la mobilisation contre la réforme des retraites et a évoqué les combats et les espoirs d'un automne syndical qui s'annonce chaud dès ce 13 octobre.

Élue fin mars à la tête de la CGT française, Sophie Binet a enthousiasmé un public d'horizons très divers dans une salle pratiquement comble de la Maison du Peuple à Lausanne le 22 septembre dernier. Son intervention était claire, concrète, intelligente et mobilisatrice. Deuxième syndicat français de salariés du secteur privé par le nombre de voix aux élections professionnelles et premier dans le secteur public, dont les cheminots, la CGT compte pour la première fois une femme à sa tête depuis 1895. Dans son introduction, Pierre-Yves Maillard, président de l'USS, a rappelé que «le mouvement de lutte contre la réforme des retraites a été très suivi et soutenu depuis la Suisse. Au-delà d'une réforme antisociale et d'une agression contre le monde du travail, il s'agit aussi d'une bataille pour la démocratie que l'on fragilise.» «On a vu votre soutien pendant la mobilisation, en Suisse et en Europe, et cela nous a portés aussi» a tenu à dire

Sophie Binet en introduction. Modeste, elle a aussi fait part de son admiration pour la capacité des Suissesses à organiser trois grèves féministes de très grande ampleur. Pour le moment, la France n'y arrive pas, même si le thème de l'égalité salariale sera au cœur des revendications de cet automne.

Pourquoi la bataille des retraites n'a-t-elle pas été gagnée? «Le pouvoir présidentiel est extrême avec la Constitution de la Ve République» a expliqué Binet. Elle a ainsi regretté de ne pas pouvoir disposer de nos outils: «Si nous avions eu une démocratie à la Suisse, la réforme des retraites ne serait jamais passée. 80% des salariés y étaient opposés. Mais notre président, Emmanuel Macron, ne veut se prêter au jeu du référendum que si celui-ci lui est favorable. Des artifices constitutionnels lui ont permis de passer en force sur les retraites. Mais c'est une victoire à la Pyrrhus et il en sort très affaibli, sans majorité.»

«Cela a aussi été le signe, analyse-t-elle, d'un basculement du néolibéralisme. Pour le capital, la démocratie est un problème car la lucidité de la population ne cesse de grandir. Pour faire passer leur réforme, il ne leur reste que l'autoritarisme et la répression. On assiste à une criminalisation du mouvement social et une atteinte aux droits syndicaux. Par ailleurs, nous sommes en France dans un contexte de tripartition avec la gauche, la droite et l'extrême droite. Les verrous mis en place après 1945 sautent progressive-

ment avec la complicité de Macron, du capital et de la presse en mains de milliardaires comme Bolloré. Le passage en force accrédite l'idée que l'action collective ne sert à rien. C'est un marchepied pour Madame Le Pen. L'enjeu, c'est le rapport de force économique et donc notre capacité à nous mettre en grève. Certains secteurs sont très forts (énergie, transports, ...). Toutefois, 40% des salariés du privé n'ont pas de syndicat, ce qui nous a empêchés d'avoir des grèves reconductibles. En même temps, ce combat a poussé plus de 100 000 Français-es à se syndiquer.»

L'autre bonne nouvelle, c'est que l'unité syndicale qui est née dans la lutte des retraites perdure après le conflit. De bon augure à la veille d'un automne syndical et social qui s'annonce très chaud pour cette rentrée. «La CGT doit faire face à une triple alerte, résume Binet. La première est économique et sociale. La question du coût de la vie et des salaires, qui décrochent complètement, sera au cœur de notre journée de grève et de manifestations du 13 octobre. Aujourd'hui, un tiers de Français dit ne plus pouvoir prendre trois repas par jour et beaucoup de travailleurs ne vivent plus de leur salaire. Les prix de l'alimentaire, des loyers, de l'énergie explosent. L'école, l'hôpital, la recherche subissent des cures d'austérité, et nous redoutons de voir la France décrocher.»

Face aux alertes environnementale et démocratique qui menacent avec des atteintes aux

droits humains et syndicaux piétinés, la réponse, pour Sophie Binet, «c'est l'unité syndicale et la mobilisation qui doivent faire échec aux programmes d'austérité qui s'annoncent en France et en Europe, arracher le maximum d'avancées ces prochains mois, reprendre la main sur la finalité et le sens du travail et donner confiance dans le syndicalisme». Un défi à relever en France, en Suisse et partout ailleurs. Cette conférence a redonné du souffle et de l'espérance. Merci Sophie. Vos luttes sont aussi les nôtres.



Sophie Binet, leader de la CGT à Lausanne.



L'AÉROPORT ABANDONNÉ

Omar Cartulano

Graffitis sur les vitrines des magasins. Des arbres à la place des places de parking. Quelques vieux panneaux aujourd'hui rouillés par le temps. Plus de vingt ans se sont écoulés depuis 2001, date à laquelle les passagers

de l'aéroport d'Athènes-Ellinikon ont voyagé pour la dernière fois avec l'ancienne compagnie nationale Olympic Airways, qui a fait faillite en 2009. En prévision des Jeux olympiques de 2004, un nouvel aéroport

plus moderne a été construit. Dans celui inauguré en 1938, comme si tout pouvait encore changer d'un jour à l'autre, plusieurs avions sont encore stationnés, dont un imposant Boeing 747.

?

QUIZ

Es-tu incollable?

- 1. Quel est le montant des dégâts causés par la tempête dévastatrice qui a frappé La Chaux-de-Fonds et Le Locle en juillet ?**
 - a. Quelques milliers de francs.
 - b. Entre 2 et 3 milliards de francs.
 - c. Entre 70 et 90 millions de francs.
- 2. Comment s'appellent les deux nouveaux vice-présidents du SEV ?**
 - a. Peter Käppler et Danilo Tonina.
 - b. Valérie Solano et Christian Fankhauser.
 - c. Valérie Boillat et Patrick Kummer.
- 3. Le projet pilote de conduite automatique du SOB se déroule sur un tronçon de ...**
 - a. 20 km.
 - b. 100 km.
 - c. 9 km.
- 4. En quelle année a été construite la locomotive qui transportait les meilleurs recruteurs du SEV ?**
 - a. 1990.
 - b. 1890.
 - c. 1700.

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 24 octobre 2023**.

Par e-mail: mystere@sev-online.ch
Sur internet: www.sev-online.ch/quiz
Par carte postale: SEV, Quiz, Postfach, 3000 Bern 6

Le/la gagnant-e sera tiré-e au sort parmi les bonnes réponses et remportera **une carte cadeau des CFF d'une valeur de 40 francs**. Son nom sera publié dans le prochain numéro du journal. Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

Solution du quiz N°11/2023:
b/c/a/b

C'est **Robert Waldvogel**, de Brugg (AG), membre de la section PV Zürich, qui remporte des **bons d'achats de livres d'une valeur de 40 francs**.

SUR LES TRACES DE ...

Davide Perini, chef technicien en installations de sécurité intérieure



Davide Perini au travail, à la recherche de solutions aux problèmes.

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Davide Perini, électromécanicien de formation, travaille aux CFF depuis 33 ans. Il a commencé comme monteur d'installations de sécurité le 1^{er} novembre 1990 et est aujourd'hui chef technicien en installations de sécurité (SAI). Il a également travaillé comme responsable des dérangements et du petit entretien des installations de sécurité (NORS). Au fil des ans, le travail a changé, mais Davide n'a pas perdu sa passion pour son métier.

Le travail sur les installations de sécurité pour les CFF n'est certainement pas monotone et a considérablement évolué au cours des trois dernières décennies: «Lorsque j'ai commencé, chaque gare était sécurisée par sa propre installation, qui était desservie sur place. Au fil des années, la technologie a progressé et aujourd'hui, les installations peuvent être contrôlées à distance (ILTIS) et sont davantage centralisées», explique Davide. Son travail consiste à entretenir les installations de sécurité qui gèrent la circulation des

trains, à rechercher les pannes, à les réparer et parfois (mais de plus en plus rarement) à construire les installations. «Aujourd'hui, le personnel d'exploitation gère la circulation des trains grâce à une technologie qui combine différents types d'installations de sécurité, dont les plus anciennes sont encore des relais (p. ex. Domino 67), tandis que les plus récentes sont électroniques», explique Davide, les yeux brillants lorsqu'il parle de son travail.

Il faut toujours réfléchir

Lorsqu'il n'est pas de piquet, la journée de travail de Davide commence le matin au bureau où il planifie les travaux de maintenance, demande les intervalles entre les trains ou les interdictions de voie définies afin de pouvoir travailler sur les voies/installations, transmet les demandes à l'exploitation et prépare le formulaire de sécurité. Il est également chargé de préparer le travail pour ceux qui se rendent sur les voies et effectuent eux-mêmes les travaux programmés.

Sa tâche consiste également à assurer la sécurité pendant les travaux: «S'il y a une panne soudaine et que je suis de piquet, je me rends sur place si je suis alerté par la centrale de l'Opera-

tion Management Center (OMC) pour lever le dérangement en cours. Normalement, dans ces cas-là, j'y vais seul, donc la sécurité consiste en une autoprotection en accord avec l'exploitation. Cependant, si nous sommes plusieurs à intervenir, la manière de sécuriser change. Fondamentalement, je dois veiller à me protéger moi-même ainsi que les installations et les trains, car l'objectif est de résoudre la perturbation le plus rapidement possible, en toute sécurité et en effectuant les contrôles nécessaires afin de fournir un bon service aux clients.»

«J'aime résoudre les problèmes»

Davide aime son travail. Cela se voit à la façon dont il en parle. Il aime surtout le fait qu'il faille toujours garder l'esprit ouvert, car les situations changent chaque fois et il faut toujours raisonner pour évaluer l'intervention la plus appropriée. «J'aime faire du «troubleshooting» et essayer de résoudre des problèmes, mais aussi être à la disposition des jeunes collègues. En outre, il faut toujours se tenir au courant, car la technologie évolue, il y a toujours de nouvelles choses à apprendre, et les mises à jour techniques et informatiques sont plus fréquentes que par le passé.

J'ai adhéré au SEV dès que j'ai commencé à travailler aux CFF, d'abord simplement comme membre, puis j'ai rejoint le comité de la section BAU Tessin et j'ai toujours essayé de jouer un rôle actif», raconte Davide.

L'engagement syndical

Il en est devenu le président il y a deux ans, où il essaie «de travailler pour le bien de toute la section, ce n'est pas toujours facile, mais je suis toujours prêt à aller en première ligne quand c'est nécessaire.»

Selon lui, le syndicat doit fonctionner en fonction du comportement de l'employeur: «Si les CFF travaillent correctement et respectent à 100% les réglementations envers leurs employés, le syndicat n'a qu'à superviser». Davide est également membre de la commission du personnel, une fonction qu'il apprécie car elle lui permet de résoudre certains problèmes: «J'aime aider les autres, et en faisant partie des CFF en tant que travailleur, du syndicat et de la commission du personnel, j'ai une vue d'ensemble qui m'aide à mieux gérer chacun de ces trois rôles». Davide Perini est marié à Monica depuis dix-huit ans et a deux fils: Henrique, 21 ans, et Lorenzo, 17 ans.

LA POISSE!

Micha Dalcol

