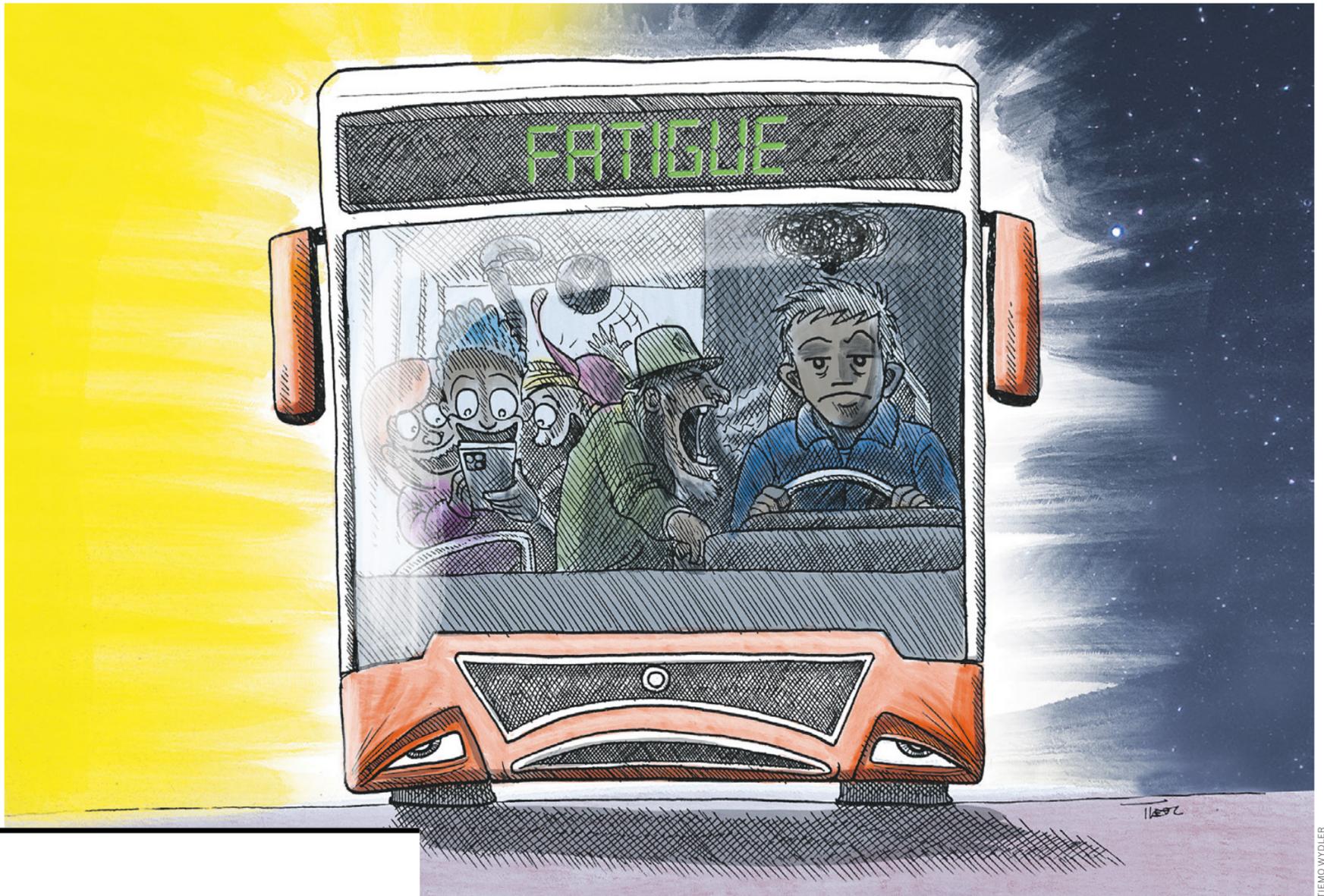




SEV N°14

Le journal du Syndicat du personnel des transports



SOUS-EFFECTIFS

Il faut que les choses bougent !

Éditorial de Christian Fankhauser,
vice-président SEV

À Lucerne, une ligne de bus a dû être temporairement suspendue. À Zurich, l'horaire a dû être allégé. Un peu partout, la pression augmente pour les chauffeurs et chauffeuses de bus. La raison ? Il manque du personnel. Il se passe exactement ce que le SEV avait prédit depuis longtemps : les professions de conducteurs de bus et de trams ont perdu leur attrait et beaucoup d'entreprises de transport ne sont pas parvenues à inverser la tendance lorsqu'il était encore temps.

Dans les études sur la santé effectuées en commun avec Unisanté à Lausanne et nos syndicats partenaires, nous avons démontré de quelle manière le quotidien du personnel des bus s'est détérioré. Toujours plus de conducteurs et conductrices de bus ont des problèmes de santé. Les maux dont ils souffrent sont autant d'ordre phy-

sique que psychique. Le stress, les tours de service trop longs, le manque de toilettes en sont quelques motifs. S'y ajoutent les comportements agressifs de la part d'autres acteurs des transports et des voyageurs. La liste des nuisances est non exhaustive.

De toute évidence, le travail au volant des bus et des trams doit être amélioré d'urgence. Des salaires plus élevés constituent une partie de la solution. Dans la crise actuelle liée au pouvoir d'achat, il est important de montrer de la reconnaissance aussi en octroyant des augmentations de salaire et une compensation du renchérissement. Cela ne suffit pas. Les entreprises doivent donner suite aux revendications présentées par le SEV depuis de nombreuses années. Il faut que les tours de service soient mieux planifiés. L'activité à temps partiel doit être intégrée dans les tours. Il

faut plus de toilettes pour le personnel. Nous sommes prêts à entrer en discussion avec les employeurs pour trouver des solutions concrètes afin de rendre les transports publics plus attrayants.

Nous nous trouvons au milieu d'un tournant générationnel. Les enfants du babyboom, qui sont pour la plupart restés fidèles à leur entreprise durant des années, s'en vont à la retraite. Les jeunes changent bien plus souvent d'emploi en cas d'insatisfaction. Ils ont d'autres besoins, par exemple un meilleur équilibre entre la vie professionnelle et privée. Les entreprises font actuellement beaucoup de publicité pour leurs professions. Peut-être que cela aidera dans l'immédiat. Mais si nous voulons maintenir les prestations des transports publics sur le long terme, il ne faut pas que de belles paroles, mais des actes concrets. Cela est urgent !

Suisse-UE

Matthias Hartwich explique pourquoi le SEV défend le modèle de coopération

2

Pénurie

Les délégués LPV et AS demandent des conditions de travail plus attrayantes

5

Assemblée VPT

Invité, Pierre-Yves Maillard alerte sur le vote crucial en mars pour les rentes

6

Suisse-UE

Après que l'administration fédérale ait fait des concessions considérables lors des entretiens exploratoires avec les fonctionnaires de l'UE, ce qui met en danger la protection des salaires et le service public dans les domaines du rail et de l'électricité, le Conseil fédéral veut maintenant élaborer un mandat de négociation. Le SEV saluait le fait que le Conseil fédéral veuille poursuivre le dialogue avec les syndicats. Le SEV demande que le modèle de coopération qui a fait ses preuves soit maintenu dans le trafic voyageurs international et que des aides restent possibles dans le trafic ferroviaire de marchandises, faute de quoi le transfert de la route au rail serait menacé. Voir interview à droite, page 8 (protection des salaires) et p. 11 (campagne de Vida pour le maintien des attributions directes au lieu des appels d'offres).

ZB: offre refusée

Les membres de l'organisation faitière SEV Zentralbahn - qui réunit les trois sections de la VPT, de la LPV et de la ZPV - ont pris une décision très claire le 8 novembre lors de leur assemblée extraordinaire au restaurant Bahnhof à Giswil : l'offre salariale de la Zentralbahn ZB a été rejetée à l'unanimité (sans abstention). Celle-ci avait proposé une compensation du renchérissement de 1% et un versement unique de 1000 francs. Reste à savoir si le ZB fera une offre nettement plus intéressante. La réaction mitigée du directeur de la décision de l'assemblée générale l'a laissé en suspens. Le SEV maintient ses revendications (compensation complète du renchérissement et une augmentation réelle des salaires appropriée).

Women in Rail

Le 15 novembre, les partenaires sociaux CFF et SEV ont invité à un nouvel échange sur la mise en œuvre de l'accord "Women in Rail". Il s'agit du suivi de l'échange de l'année dernière entre les représentations suisses de l'ETF (European Transport Workers' Federation) et de la CER (Community of European Railway) concernant l'accord européen signé le 5 novembre 2021 entre les partenaires sociaux. L'accord a défini des normes minimales et des principes que les entreprises européennes souhaitent mettre en œuvre sur la voie de l'égalité des sexes et de la diversité dans le secteur ferroviaire.



Matthias Hartwich, président du SEV, à la conférence de presse des syndicats sur les négociations entre la Suisse et l'UE, le 6 novembre, à Berne.

MATTHIAS HARTWICH SUR LES NÉGOS DE LA SUISSE AVEC L'UE

Protéger le modèle suisse de coopération

Markus Fischer et Simon Burgunder
markus.fischer@sev-online.ch

Lors des discussions exploratoires sur un futur accord-cadre avec l'UE, l'Office fédéral des transports (OFT) semble avoir approuvé l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire international des voyageurs (IPV), bien qu'en 2021 le Conseil fédéral se soit expressément prononcé en faveur du maintien du modèle de coopération. Matthias Hartwich, président du SEV, explique pourquoi ce modèle doit impérativement être défendu contre les pressions de l'UE.

Pourquoi une ouverture à la concurrence de l'IPV nuirait-elle à notre système ferroviaire ?

Une ouverture à la concurrence du marché dans le domaine de l'IPV constituerait un changement de paradigme, car le modèle des coopérations serait alors rompu en faveur de la libéralisation et de la concurrence. Or, l'idée de coopération signifie que les chemins de fer offrent tous ensemble le meilleur service public possible. Mais si chaque opérateur ne regarde que ses propres profits, cela porte atteinte à l'intégrité du système. Que veulent les opérateurs privés, si ce n'est exploiter des lignes sur lesquelles ils peuvent faire beaucoup d'argent ? En jetant leur dévolu sur les trafics les plus rentables, ces profiteurs refoulent les chemins de fer nationaux sur les lignes déficitaires et leur font perdre ainsi les recettes qu'ils réalisent sur les lignes attractives. Les chemins de fer nationaux sont alors soumis à une pression financière et sont contraints de réduire leur offre sur les tronçons périphériques, voire de la supprimer. Sauf si les pouvoirs publics interviennent, mais c'est alors le portemonnaie des contri-

buables qui est mis à contribution. La libre concurrence telle que la préconise l'UE aura un effet immédiatement dévastateur sur les lignes secondaires. Il y a d'innombrables exemples qui le prouvent dans les pays de l'UE. Sans oublier que les conditions de travail des employés des transports vont se dégrader.

Pour le directeur de l'OFT, les liaisons Flixbus supplémentaires ne mettraient pas en danger le système ferroviaire suisse et ne mèneraient pas à un dumping social...

Cette affirmation est soit naïve, soit délibérément trompeuse, car l'UE ne fonctionne pas comme ça. Pour l'UE, les salaires standards dans telle ou telle branche n'existent pas de manière systémique. Il y a soit une CCT déclarée contraignante, ou il n'y en a pas, comme c'est le cas dans les transports publics. Ce qui revient à dire que, quand on parle de salaire en usage dans la branche ou définis selon des critères locaux, le salaire dépend du lieu où se trouve le prestataire de service. Dans un cas extrême, ce pourrait être la Roumanie, si c'est un train roumain qui véhicule Flixbus, ou si Flixbus s'établit en Roumanie. D'une manière ou d'une autre, les conditions de travail du personnel ferroviaire en pâtiront et subiront des pressions massives. De nombreuses lignes ferroviaires suisses sont aujourd'hui déjà saturées, parce que les voies doivent se partager entre le trafic longues distances, le trafic régional et le transport de marchandises. Dans un tel contexte, la ligne Zurich-Munich n'est pas comparable aux nouvelles lignes à grande vitesse que sont Paris-Turin et Paris-Barcelone : là, peut-être, les concurrents trouveront suffisamment de place pour se côtoyer. Si d'aventure Flixbus n'était pas autorisé à circuler dans notre système à horaire cadencé, le risque existerait que la Cour européenne qualifie cela de discrimination.

Peter Füglistaler, directeur de l'OFT, voit dans les liaisons Flixbus une chance pour les jeunes de voyager bon marché à l'étranger. Il prétend « mener à un combat pour plus de simplicité et de meilleurs prix en Suisse ».

Ce sont des fadaises juste bonnes à alimenter la polémique ! Il ne s'agit pas d'un « combat pour plus de simplicité et de meilleurs prix », il s'agit de populisme par les bas prix, de dumping et d'opportunisme. Une production ferroviaire efficace et sûre, avec des conditions d'engagement correctes, a son prix. Flixbus n'est rien d'autre qu'une entreprise plateforme qui délocalise sa production et ses responsabilités d'employeur. Pour les jeunes, il existe déjà des offres ferroviaires attractives sous une autre forme, par exemple Interrail, sans qu'il soit nécessaire d'instaurer une concurrence impliquant un *dumping*. Quant aux chemins de fer nationaux, ils peuvent et doivent en permanence améliorer leurs produits, par exemple en ouvrant de nouvelles lignes directes.

Si la Suisse ne lui fait pas de concessions sur le transport terrestre, l'UE la menace de rétorsions. Au fond, quelques liaisons Flixbus ne seraient-elles pas un moindre mal ?

Non, elles seraient le pire des maux. Dans les chemins de fer, nous savons que quelques entraves dans l'autorisation des véhicules ferroviaires ne seraient pas un problème majeur pour eux. C'est juste une tentative d'intimidation : il ne faut pas sacrifier notre politique des transports sur l'autel des intérêts de certaines entreprises. Et il ne s'agit pas seulement de quelques liaisons : nous parlons là d'un changement de système. Dès que l'on touche à certaines pierres du mur qui assure le fragile équilibre entre lignes non rentables et rentables, tout le système peut s'effondrer. La Suisse doit impérativement faire valoir son système de manière plus positive et plus offensive dans les négociations, au lieu de faire d'emblée des offres qui cherchent le meilleur moyen susceptible de l'affaiblir et de le péjorer.

Pourquoi les réglementations de l'UE en matière d'aides de l'État sont-elles problème ?

Il règne beaucoup d'incertitude, comme le montrent les procédures engagées en France contre la SNCF et en Allemagne contre les Deutsche Bahnen (DB) pour les prétendues subventions accordées aux chemins de fer dans le transport des marchandises, qui auraient généré des distorsions du marché. Du coup, le transport marchandises privilégie la route. Exactement le contraire de ce qu'ont dit les Suisses. Or, cela est impossible sans subventions. C'est pourquoi la Suisse ne doit pas reprendre à son compte une interdiction de subvention émanant de l'UE.

Augmenter les tarifs, pour justifier l'arrivée du bas prix ?

Les médias ont dévoilé que le directeur de l'OFT a poussé les entreprises de transport à augmenter leurs prix au 10 décembre. Il a justifié cette intervention, jusqu'ici sans précédent, en expliquant que le renchérissement légitimait cette augmentation des tarifs et que, sinon, les contribuables seraient trop fortement impactés. D'autant plus que le Conseil fédéral souhaite restreindre les moyens alloués au transport régional de voyageurs (TRV). Il a reproché aux entreprises de transport de ne pas dépenser l'argent du contribuable avec toute la parcimonie souhaitée et d'avoir une gestion peu efficace des deniers publics. Quelle est la position du SEV à ce sujet ?

Matthias Hartwich : Si la Confédération sait que les coûts grimpent, elle n'a pas le droit de réduire les moyens alloués au TRV. J'espère que c'est cela que combat l'OFT. L'augmentation tarifaire qu'il exige va inciter la clientèle à quitter le rail pour la route, ce qui va à l'encontre de tous nos efforts. Elle va diminuer les fréquentations, donc les recettes pour. Cela explique pourquoi, en partie, les entreprises n'ont pas voulu de cette augmentation des tarifs, ou moins forte. Si la personne qui impose des augmentations de tarif est en même temps celle qui souhaite introduire dans le pays des prestataires bon marché, on peut légitimement se demander si la première ne cherche pas à favoriser les seconds.

COMITÉ

« Nous agissons conformément à nos valeurs »



La solidarité est la vertu essentielle d'un syndicat, y compris dans la lutte pour des salaires plus élevés.

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Réuni le 10 novembre à Berne, le comité du SEV a approuvé le document stratégique « Vision-Mission-Valeurs ». À cette occasion, les membres du comité ont également discuté, entre autres sujets, des négociations salariales en cours.

Le SEV mène actuellement des négociations salariales dans la plupart des entreprises. Le contexte est difficile. D'une part, de nombreuses personnes risquent de perdre en pouvoir d'achat du fait d'une augmentation drastique des primes maladie, des loyers et de nombreux autres coûts. Le SEV demande par conséquent aux entreprises d'accorder de généreuses compensations du renchérissement à leur personnel. D'autre part, le Conseil fédéral menace de mettre en place des mesures d'économies, en particulier

pour les entreprises de transport régionales. Cela sert de prétexte à de nombreux employeurs pour refuser d'augmenter les salaires, et ce, à une période où de nombreuses entreprises souffrent de la pénurie croissante de personnel. « Cependant, certaines entreprises en sont conscientes et sont disposées à augmenter les salaires », commente Christian Fankhauser, vice-président du SEV et responsable des entreprises de transport concessionnaires (ETC) privées. Ailleurs, les négociations restent laborieuses. Chez CFF et CFF Cargo aussi, elles sont loin d'être terminées (*ndlr : au moment où nous publions ces lignes*).

Vision 2030

Le SEV doit croître : tel est le message clé du paragraphe intitulé « Vision – Perspective – SEV 2030 » dans le document stratégique « Vision-Mission-Valeurs ». Un objectif que le SEV entend atteindre, d'une part, en met-

tant l'accent sur le recrutement de membres plus jeunes et, d'autre part, en augmentant la proportion de femmes, sans pour autant négliger les membres actuels. Le SEV voit également un potentiel de croissance dans le fait que les transports publics (TP) sont un élément important de la solution dans la lutte contre le changement climatique. Le SEV part du principe que les TP joueront un rôle clé dans le développement futur de la mobilité, ce qui présidera à la création d'emplois plus nombreux et qualifiés. Le modèle d'organisation du SEV est également prometteur. Le syndicat est porté par une forte adhésion, représenté par une composante militante sûre d'elle et soutenu par une équipe de professionnelles et professionnels compétents et performants.

Le paragraphe « Mission – moyens et voies à suivre, tâches » est également empreint de l'idée que le SEV doit être un syndicat tout à la fois du-

table et plus fort. Le document invite à recruter des membres « non pas pour le recrutement en soi mais afin de renforcer l'organisation ». Le SEV est attaché au partenariat social. Cependant, si l'autre partie devait mettre ce principe en danger, le SEV doit aussi être prêt à prendre des mesures de lutte pouvant aller jusqu'à la grève.

Les valeurs du SEV

« Nous devons agir conformément à nos valeurs », affirme Matthias Hartwich, qui présente le document stratégique. Les valeurs décrites au paragraphe « Valeurs – vertus, direction à prendre » sont la transparence, la solidarité, le respect ainsi que la démocratie et la participation. La transparence signifie qu'au sein du SEV, les discussions sont franches et que l'on ne cache pas les conflits « sous le tapis ». La solidarité est la valeur clé sans laquelle un syndicat ne peut pas fonctionner : « Les plus forts se mettent

devant les plus faibles, sachant qu'ils ont aussi besoin des (prétendument) plus faibles afin de pouvoir progresser tous ensemble. » Le respect n'implique pas seulement une estime mutuelle entre tous les membres, mais suppose aussi de témoigner de la reconnaissance aux partenaires sociaux, dans la mesure où ces derniers font eux aussi preuve de respect. La démocratie et la participation impliquent un soutien unanime, et non pas de quelques-uns au syndicat. Le comité approuve le document stratégique à l'unanimité.

Il décide d'apporter une modification au règlement sur la formation : si les non-membres du SEV sont autorisés à participer à des formations, ils doivent cependant s'acquitter de frais plus élevés que les membres du SEV. Enfin, le comité donne son accord à la fusion des sections VPT BLT et Waldenburg. La section ainsi créée poursuivra ses activités sous le nom de VPT BLT.

+

-

A partir du changement d'horaire de décembre, la Poste transportera chaque jour, en collaboration avec CFF Cargo, des colis et des lettres sur 84 liaisons ferroviaires, contre 77 jusqu'à présent. Au total, 9 millions de colis seront ainsi transportés par le rail chaque année, ce qui permettra d'économiser près de 1,3 million de kilomètres de transport par camion et environ 1000 tonnes de CO₂, comme l'indique la Poste sur son site Internet. Ainsi, environ 50% des colis que la Poste distribue chaque jour effectuent une partie de leur trajet par le rail.

La semaine dernière, la Commission des finances du Conseil des Etats a rejeté par 8 voix contre 2 et une abstention la pétition « Pas de mesures d'économie dans le trafic voyageurs régional » déposée le 24 octobre par le SEV, syndicom et le SSP auprès du parlement. La décision de la commission du National était encore attendue au moment de la clôture de la rédaction. Le Conseil fédéral veut réduire l'année prochaine les contributions fédérales à la RPV de 7,8%. Les plénières des conseils se prononceront en décembre.



Test avec un train-navette postal fixe - avec une locomotive hybride Eem 923 en tête et en queue et des attelages automatiques - entre les centres de colis de Dailens, Härkingen et Frauenfeld.

REGULA PAULI répond

Travail à temps partiel dans la loi sur la durée du travail (LDT)

? Dans les transports publics, de plus en plus de gens travaillent à temps partiel. Quelle signification pour l'application de la LDT?

La loi fédérale sur le travail dans les entreprises de transports publics (LDT) date de 1971. À cette époque, le travail à temps partiel n'était guère un sujet d'actualité. Par conséquent, la LDT n'évoque pas cette thématique explicitement. Mais bien entendu la LDT s'applique également aux personnes qui travaillent à temps partiel. Or, il y a là quelques points dont il faut être conscient.

Il faut définir selon quel modèle de temps partiel on travaille. Avec des jours libres supplémentaires répartis de manière irrégulière? Des jours fixes hebdomadaires? Plusieurs jours libres pris d'affilée? Des journées de travail avec temps réduit selon le taux d'occupation? Si c'est un modèle qui est choisi avec des jours à temps partiel (modèles 1 à 3), leur nombre doit être défini et convenu en

fonction du taux d'occupation, si possible avec les jours fériés supplémentaires et dimanches libres inclus. La durée d'un jour de temps partiel doit être définie.

Ainsi p. ex., avec un taux d'occupation de 80% on peut avoir jusqu'à 43 jours à temps partiel. Avec un taux de 50%, 107 jours à temps partiel. Ces jours à temps partiel doivent être inscrits dans un compte séparé. Le temps de travail annuel et journalier théorique doit être adapté au taux d'occupation. Les jours à temps partiel doivent être prévus dans la planification annuelle et durer au moins 24 heures.

Si pour des raisons de service on dépasse le temps de travail convenu, les heures supplémentaires doivent être enregistrées dans un compte prévu à cet effet. En outre, il faut déterminer comment les jours à temps partiel sont réduits en cas d'absence prolongée comme dans un cas de maladie.

Regula Pauli est secrétaire syndicale et membre du centre de compétences LDT au SEV.

Une question? Écrivez-nous à journal@sev-online.

ANGLE DROIT

Prévoyance durant la retraite anticipée?

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

Les préretraités sont également tenus de cotiser à l'AVS jusqu'à ce qu'ils atteignent l'âge de la retraite AVS. C'est pourquoi ils doivent s'inscrire auprès de l'agence AVS compétente afin que celle-ci leur facture chaque année la cotisation AVS. En effet, chaque année sans cotisation entraîne une réduction de la rente.

Alain ne fait pas les choses à moitié : après avoir passé toute sa carrière auprès du même employeur, il a pris sa retraite anticipée à 60 ans et a déménagé en Thaïlande, où il possédait déjà un appartement.

Quatre années plus tard, il vient en visite dans son pays d'origine et se rend au bureau de l'AVS qui s'empresse de l'informer que, à cause des années où il n'a pas cotisé, il aura une réduction de sa rente. Car en étant à la retraite anticipée, Alain est dans l'obligation de payer ses cotisations. Ce qui diffère par rapport à sa vie d'avant : sa cotisation AVS était auparavant directement déduite de son salaire mais une fois à la retraite, il doit s'en charger lui-même et s'annoncer de son propre chef en tant que non-salarié à la succursale AVS proche de chez lui.

Les personnes sans activité lucrative assujetties à l'AVS sont obligées de s'annoncer au bureau AVS du canton de leur lieu de rési-

dence. Dans la plupart des cas, pour les personnes à la retraite anticipée, le bureau AVS reste le même que celui où elles ont payé leurs cotisations en tant que salariées. Chaque succursale AVS détermine le montant des cotisations en fonction de la situation personnelle et économique de chacun et établit les factures.

Concrètement : pour le calcul du montant de la cotisation, la succursale AVS prend en compte le revenu issu de la rente et le multiplie par 20. Elle additionne ce résultat avec la fortune. Si le montant obtenu se situe en-dessous de 340 000 CHF, l'assuré ne paie que la cotisation minimale, qui est de 514 CHF par année civile. Si le montant obtenu est plus élevé, les cotisations aussi seront plus élevées. Et du reste, la cotisation maximale est 50 fois plus élevée que la cotisation minimale. Le calcul de la cotisation se fait sur la base de la taxation fiscale.

Chaque année manquante au niveau des cotisations amène une réduction de la rente d'au moins 2,3%. Si Alain ne s'était pas annoncé auprès de sa succursale AVS, au moment de recevoir l'AVS il aurait eu cinq années manquantes, ce qui aurait donné une réduction d'au moins 11,5%.

Mais Alain a de la chance : il peut payer les cotisations en retard (jusqu'à cinq années de retard), toutefois avec des intérêts moratoires de 5%. C'est beaucoup d'argent, mais c'est toujours mieux qu'une réduction de rente à vie !

TRAFIC VOYAGEURS ET INFRASTRUCTURE

Succession au Team CFF



René Zürcher et Michael Buletti reprennent les dossiers du trafic voyageurs et infrastructure.

Michael Spahr. Au cours de l'année 2024, Jürg Hurni et Urs Huber partiront à la retraite. René Zürcher et Michael Buletti prendront leur succession.

René Zürcher reprend le dossier CFF Voyageurs de Jürg Hurni. Le secrétaire syndical biennois travaille depuis environ six ans au SEV, au secrétariat régional de Lausanne. Il y encadre les sections des CFF en Suisse romande. Auparavant, il a travaillé pendant dix-

huit ans aux CFF, où il avait initialement fait son apprentissage d'agent du mouvement.

Michael Buletti est aussi un secrétaire syndical expérimenté. Il a fait une école de commerce et une formation continue de spécialiste en assurances sociales. Il est arrivé au SEV il y a onze ans, où il s'occupe du BLS, de la navigation BLS, de la navigation sur le lac de Bienna et de CFF Cargo International. Il reprend le dossier CFF Infrastructure d'Urs Huber.

MANQUEMENTS AUX TPG

Des RH à l'arrache

Yves Sancey. Depuis quelques mois, les cas de manquements dans le suivi administratif des dossiers des employé-e-s en fin de droit au salaire par les Ressources humaines (RH) se multiplient aux transports publics genevois (tpg). Perdre son travail met déjà les salarié-e-s dans des situations compliquées. Ces manquements ne font que les placer inutilement davantage dans des positions extrêmement stressantes ainsi que dans la précarité. Pour dénoncer cette situation qui devient récurrente, Aurélie Lelong, secrétaire syndicale SEV en charge des tpg, a adressé le 6 novembre dernier un courrier à Émilie Durrer, directrice des RH. Pour que le collaborateur ou la collaboratrice puisse s'inscrire au chômage ou trouver un nouvel emploi, il faut que l'entreprise, en ce cas les tpg, confirme la fin des rapports de travail de façon effective. Tout retard dans l'envoi de ce courrier de confirmation du licenciement plonge alors les salarié-e-s arrivés en fin de droit au salaire dans un vide administratif kafkaïen - ni licencié ni employable et sans ressource - qui empêche notamment toutes démarches pour des allocations chômage.

Trois mois sans ressources

Prenons l'exemple de Marc* qui arrivait au terme de la protection de 720 jours en cas de maladie/accident. La fin de son droit au salaire est fixée au 29 juillet. Une lettre d'intention de licenciement lui est envoyée le 2 mars. Il fait alors valoir son droit d'être entendu. Le délai du 2 mars est alors repoussé et fixé au 31 mars. Plutôt que de confirmer le licenciement au mois d'avril, les RH ne le font que... le 25 juillet. Si l'on compte trois mois de délais, les rapports de travail ne prennent donc fin de manière effective que le 31 octobre ! Marc a donc été sans ressource pendant plus de trois mois. Il y a clairement eu un oubli de la part de l'entreprise de confirmer la fin des rapports de travail.

Il ne s'agit malheureusement pas d'un cas isolé ou d'une malencontreuse erreur qui pourrait arriver. Le sous-effectif et un taux d'absentéisme chroniques et inquiétants dans ce service pourraient être la cause de ces manquements répétés. « Ce n'est pas étonnant que cela arrive de plus en plus avec seulement trois conseillères et conseillers RH pour plus de 1300 conducteurs et un taux d'absentéisme du service RH qui dépasse les 11% », s'indigne Aurélie Lelong.

Autre exemple, celui de Marie*. Devenue diabétique, elle ne peut plus conduire. Alors qu'une reconversion à l'interne aurait été envisageable, l'entreprise a attendu le 2 mai pour lui confirmer son licenciement. La fin de son droit au salaire ayant été fixé au 21 mars, la fin des rapports de travail effectif est donc intervenue... le 31 août. Si elle n'avait pas entrepris une procédure de reclassement avec l'assurance invalidité (AI) et bénéficié d'indemnités journalières versées par l'AI, elle aurait été sans ressources et dans l'impossibilité de s'inscrire au chômage pendant plus de... cinq mois !

Sur les six derniers mois, le SEV a suivi quatre cas individuels pour lesquels des man-



Rien ne va plus aux RH des tpg. Des personnes licenciées restent plusieurs mois sans revenu.

quements graves dans le suivi administratif RH des dossiers ont eu pour conséquence que les personnes concernées se sont retrouvées sans ressources pendant des périodes longues du fait du décalage entre la fin de droit au traitement et la fin effective des rapports de travail. Sachant que les tpg ont licencié près de 40 personnes depuis le début de l'année, il s'agit tout de même de 10% des cas. Ce pourcentage est sans doute plus élevé que le SEV n'est au courant et ne peut défendre que les personnes qui le mandatent.

« Nous sommes au-delà de la mauvaise gestion ! A ce stade-là, c'est de l'incompétence pure et une forme de mépris pour le personnel. Ces personnes sont déjà dans des situations difficiles parce que malades ou accidentées depuis deux ans. Elles savent qu'elles vont perdre leur travail. Cela pèse sur leur moral et leur psychisme. Elles n'ont pas besoin en plus de se retrouver dans des situations financières précaires parce que la mauvaise gestion de la part du service RH les prive parfois de toute ressource pendant plusieurs mois ! Nous demandons juste qu'ils effectuent leur travail » déplore Aurélie Lelong.

Pourquoi pas un rétro-planning?

La solution paraît pourtant relativement simple. « Au minimum quatre ou cinq mois avant la fin du droit au salaire, ils devraient envoyer leur intention de licencier. Un délai de dix jours existe alors pour faire valoir son droit d'être entendu pour contester son licenciement. Ensuite, sans cela, ils confirment le licenciement. Selon l'ancienneté de la personne, le délai de préavis est alors de deux à trois mois. L'objectif devrait être que quand le droit au salaire se termine le 9 octobre, le licenciement soit effectif le 31 octobre, pas le 31 janvier parce que les RH sont complètement dépassées. Ce n'est quand même pas compliqué de mettre en place un rétro-planning ! »

Le courrier du 6 novembre demandait une entrevue à la directrice des RH des tpg afin qu'elle présente au SEV les mesures correctives engagées pour que le suivi administratif des employé-e-s soit assuré correctement et que ce genre de cas ne se reproduise plus. La rencontre a été confirmée avec le responsable du recrutement de l'entreprise en dehors du délai de rédaction. Affaire à suivre.

* Noms connus de la rédaction

IMPRESSUM

SEV – le journal du Syndicat du personnel des transports paraît toutes les trois semaines. **ISSN** 2624-7828
Tirage: 8 653 ex. (total 32 416 ex.), certifié REMP au 10 octobre 2023
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.–.
Annances: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrütli 44, 8712 Stäfa; SEVzeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11, www.fachmedien.ch
Pré-presses: CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch
Imprimerie: CH Media Print AG, www.chmediaprint.ch

Le prochain journal de l'année paraîtra le 15 décembre 2023.

Le délai pour les annonces est fixé au 5 décembre à midi, celui de l'agenda au 4 décembre à midi.

ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉS AS

Éviter les économies



Les recruteuses et recruteurs (de gauche à droite): Andrea Pace, Verena Gämperli, Clemens Cola, Lars Benninger, Regula Buri, Andreas Lüdin, Monique Linder, Markus Rügsegger, Rolf Moos, Rita Blatecki, Vanni Nembrini, Marie-José Juillet, André Mathyer, Pius Steffen, Reto Vogel.

Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

Le 9 novembre, 40 délégués ainsi que quelques invités se sont retrouvés pour la 18^e assemblée des délégués de la sous-fédération AS à l'hôtel Olten. Le président SEV Matthias Hartwich a évoqué la situation catastrophique des transports publics allemands. Le nouveau vice-président SEV Patrick Kummer s'est exprimé sur le dossier CFF et la CCT. Figuraient aussi au programme les honneurs aux membres, les élections ainsi que le recrutement des membres.

Patrick Bellon, AS Ouest, a dirigé cette AD à l'hôtel Olten en tant que président du jour. Des élections complémentaires ont pris place dans la partie statutaire et le budget 2024 a été accepté.

Remerciements et honneurs

Le président central AS Peter Käppler a rendu honneur à deux membres extrêmement engagés depuis de nombreuses années qui s'en vont à la retraite: Rolf Moos, président AS Mitte et Sylvie Niklaus, caissière AS Mitte. Après plus de vingt années de charges actives et de nombreux souvenirs, ils vont profiter d'une retraite bien méritée. Les délégués les acclament par une *standing ovation*. Pour terminer, des présents et des applaudissements sont adressés aux recruteuses et recruteurs.

Le président SEV Matthias Hartwich a ouvert son exposé avec ces mots latins: «*Si vis pacem para bellum*». Cela signifie «Si tu veux la paix, prépare la guerre.» Par ce dicton, il a appelé les délégués à s'armer pour affronter toutes les situations dans l'éventualité d'une grève à l'avenir. «Même si l'on ne veut pas

faire la grève celle-ci peut devenir inéluctable si la CCT est remise en question.»

Mauvaise répartition

Le président SEV a critiqué ouvertement la mauvaise répartition des deniers publics et a prévenu en citant pour exemple la situation allemande dans le domaine des transports publics. «Si la politique augmente les contraintes envers les entreprises de transports publics et que la notion de 'service public' s'en trouve bafouée, alors les entreprises seront mises sous pression et le syndicat devra réagir: nous ne laisserons pas appliquer des économies en ce qui concerne les salaires!»

Éviter le dumping salarial

Pour l'instant, les transports publics fonctionnent bien en Suisse. Pour les syndicats de cheminots des

voisins allemands et autrichiens, la Suisse occupe une position phare. Matthias Hartwich a également évoqué l'évolution vers plus de liaisons Flixtrain qui entraînera un dumping salarial.

Il a prévenu, vu la politique européenne, d'un transfert du rail sur la route, d'autant plus que la Commission européenne vise la suppression des aides versées au trafic marchandises.

Le président SEV semble avoir touché la corde sensible des délégués vu les vives discussions qui ont suivi et les questions ciblées qui ont été posées.

La CCT au centre des réflexions

Le nouveau vice-président SEV fraîchement élu Patrick Kummer a donné une vue d'ensemble sur le dossier CFF et expliqué les prochaines étapes pour les CCT CFF et Cargo.

Les délégués étaient préoccupés par les diverses détériorations, par exemple concernant les primes de fidélité et les vacances.

Un membre de la section AS-Ost a présenté la proposition suivante à l'attention de la conférence CCT: les prestations existantes doivent être supprimées seulement pour les personnes qui n'ont pas encore signé de contrat d'engagement.

La proposition a été contestée. Une discussion animée s'est ensuivie et le vice-président a appelé à ne pas trop limiter les négociations par de telles demandes.

Finalement, l'argument de la solidarité l'a emporté: cette solidarité qui signifie d'avoir les mêmes conditions pour toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs et qui constitue une des valeurs principales du SEV. Finalement, la proposition a été retirée par son auteur.

ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉS LPV

Comment le métier de mécano de locs peut-il rester attrayant?

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Vingt-quatre délégués de la sous-fédération LPV et quelques invités se sont retrouvés le 31 octobre sur le MS Schilthorn à Thoune à l'occasion de l'assemblée des délégués (AD) LPV. La croisière d'une journée a donné lieu à des discours intéressants, par exemple celui du CEO BLS Daniel Schafer, à des discussions animées ainsi qu'à des échanges cordiaux. Un des thèmes importants était le problème récurrent de sous-effectifs parmi le personnel des locs.

Le président du jour Andreas Kramer, RhB Landquart, a mené à bien le programme chargé de cette AD LPV qui a été organisée par les collègues BLS. Daniel Schafer, CEO BLS, a ouvert la séance par son exposé. Avec Roger Bhend, chef du personnel des trains et des locs, il a répondu ensuite aux questions et s'est montré ouvert aux propositions et aux critiques.

Il a présenté la nouvelle stratégie BLS pour favoriser la croissance là où cela est possible, pas à n'importe quel prix toutefois. Heureusement, depuis le deuxième semestre 2022 le personnel des locs BLS a pu de nouveau prendre ses heures arriérées, parfois élevées après de nombreuses années en sous-effectif. BLS pense être armée

contre la prochaine vague de départs à la retraite. Daniel Schafer est toutefois conscient que l'équilibre est fragile. BLS encourage le travail à temps partiel, le *job sharing*, la diversité et l'inclusion. La part de temps partiels parmi le personnel des locs est de 15 à 20%. Actuellement, BLS emploie 40 mécaniciens-ne-s de locs, avec une part de femmes d'environ 40%.

Le vice-président SEV Christian Fankhauser a ensuite pris la parole. Cela fait des années que le SEV prévient des sous-effectifs actuels et à venir. Les entreprises ne doivent maintenant pas se montrer surprises de constater qu'il manque de personnel, entre autres dans les locs. «Les entreprises doivent trouver des solutions pour rendre les professions de cheminots plus attrayantes, en particulier pour les jeunes», a déclaré Fankhauser. On entend de plus en plus parler de la semaine de quatre jours. «Et dans le domaine du rail, on veut attirer les gens avec une semaine de six jours! Nous exigeons deux jours libres par semaine et voulons aller encore plus loin.» Il faut trouver des solutions de branche et des centres de compétences couvrant plusieurs entreprises. Ceci également pour les employés avec des problèmes de santé.

Discussions difficiles à venir

Le président SEV Matthias Hartwich a garanti à tous les collègues présents que le person-



Pour une fois sur le bateau plutôt que dans la cabine de conduite: des collègues engagés à l'AD LPV.

nel des locs restera à l'avenir encore très important pour tout le domaine du rail, en Suisse comme en Europe. «Même si la profession subit de grands changements, vous restez un pilier central du trafic ferroviaire et du syndicat», a-t-il souligné.

Les efforts actuels visant à détruire le modèle de coopération qui a fait ses preuves en Suisse en introduisant davantage de concurrence et à économiser 7,8% dans le transport régional de voyageurs entraîneront une détérioration de l'offre et donc aussi des salaires. «Nous nous trouverons devant de nouveaux défis pour nos discussions avec les entreprises dans le cadre des négociations CCT et salariales, et nos relations risquent de se durcir», a conclu Hartwich.

Informations de la LPV

Des appels concrets ont été lancés par le biais des rapports des groupes spécialisés. Esther Weber, du groupe des femmes, a constaté qu'il faudrait pouvoir recruter plus de femmes jeunes, mais que cela implique d'avoir des conditions d'engagement permettant une conciliation avec la vie de famille. Elle a besoin d'informations concrètes sur les problèmes afin qu'elle puisse chercher les réponses concrètes.

Le groupe des jeunes est à la recherche d'une personne pour succéder à Benjamin Rohrbach afin de représenter la LPV à la commission de

jeunesse du SEV. Benjamin quitte la commission de jeunesse à cause de son âge.

La présidente centrale LPV Hanny Weissmüller a informé ensuite au sujet de la directive *Train driver*. Cette directive pour les conducteurs de véhicules moteurs datant de 2007 est maintenant révisée. L'objectif de ce document est de faciliter le changement de poste de travail entre les différents États européens et d'éviter le *dumping social*. La LPV participe à cette révision.

Concernant la partie statutaire de l'AD, Tobias Menzi a été élu en tant que nouveau caissier central. Il remplace Jan Schönenberger qui a démissionné après quatre années d'engagement. Pour le budget 2024, Tobias a proposé de réduire la cotisation LPV de 1,60 CHF afin de compenser la hausse de la cotisation de base SEV. La proposition a été acceptée.

Pour terminer, deux résolutions ont été adoptées: la résolution de la LPV Zentralbahn demande à l'entreprise d'agir immédiatement pour résoudre le grand problème de sous-effectifs. Les comptes de temps sont énormes et il n'est presque pas possible de respecter la CCT dans de telles conditions. La résolution de la LPV Ticino se penche sur la problématique des trains de supporters et demande aux entreprises ferroviaires que ceux-ci soient mieux accompagnés par des assistants-clientèle et que les collègues de la police des transports soient plus présents.

ASSEMBLÉE ROMANDE DE LA VPT

La 13^e rente AVS est nécessaire, possible et juste!



Christian Fankhauser, très applaudi pour sa dernière assemblée VPT comme vice-président

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Plus de 120 personnes ont participé à cette assemblée de la VPT qui se tenait cette année à La Chaux-de-Fonds. 14 des 18 sections romandes étaient présentes. En dehors des questions de syndicalisation, de négociations salariales, des menaces libérales de l'UE, le plat de résistance était l'intervention de Pierre-Yves Maillard sur la votation cruciale à venir en mars sur la 13^e rente AVS pour combattre le virus néolibéral qui affaiblit la démocratie et précarise la population.

Les sections TPCV et TRN-rail ont organisé d'une main de maître cette très belle assemblée romande de la VPT. Les participant-e-s étaient accueillis par des flocons et guidés de la gare à la Maison du peuple de la Chaux-de-Fonds. Laurent Juillerat, vice-président du comité d'organisation et coordinateur VPT, souhaite la bienvenue aux plus de 120 participant-e-s et rappela le passé syndical et politique de la région et du bâtiment inauguré en 1924. Il a rappelé que le frein à l'endettement décidé par le canton est une catastrophe pour les services publics en général et les transports publics en particulier : « On demande de faire plus avec moins mais, derrière les chiffres, il y a des gens » a-t-il rappelé.

Objectifs de syndicalisation atteints

Le président de la VPT Gilbert D'Alessandro prit ensuite la parole en se félicitant de la participation en hausse depuis la cassure du Covid. Les objectifs jugés comme un peu fous par certains en termes de syndicalisation sont néanmoins en passe d'être atteints s'est-il réjoui avec 684 personnes recrutées à fin octobre. La VPT

peut s'enorgueillir de compter actuellement 10 500 membres soit entre 1 000 à 1 500 de plus qu'il y a trois ans. « La VPT est forte car tous les corps de métier y sont représentés. C'est ce qui nous lie les uns aux autres. La force de la VPT, c'est ses membres » a-t-il rappelé. Et cela tombe bien, car des luttes se profilent comme contre les coupes dans le transport régional de voyageurs.

Le vice-président du SEV Christian Fankhauser, pour sa dernière assemblée romande, a mis en lumière deux sujets qui lui tenaient à cœur. Après trois enquêtes sur la santé au travail des conducteurs et conductrices de bus, il a invité les collègues à réserver un bon accueil à la prochaine qui sera lancée en début d'année prochaine avec un suivi médical permettant d'affiner encore les liens entre le travail et les maladies. Nous en reparlerons tout prochainement dans ce journal. Les négociations salariales de cet automne étaient le second point de son intervention. Après avoir fait un tour d'horizon des situations contrastées selon les compagnies, il a rappelé que le but c'est la pleine compensation. « Il ne faut pas lâcher ! » a-t-il conclu, ovationné.



Gilbert D'Alessandro hilare et Marc-Henri Brélaud remercié pour toutes ses années de présence.

L'Europe en point de mire

« Les conflits deviennent de plus en plus durs en Suisse » a constaté le président du SEV Matthias Hartwich qui s'est exprimé dans un bon français. « Ils sont plus agressifs. Alors, comme dit la locution latine : *Si vis pacem para bellum* (si tu veux la paix, prépare la guerre) » a-t-il prévenu. Les attaques sur le financement des transports ou la baisse du pouvoir d'achat sont un manque de respect et de reconnaissance pour le travail de nos collègues. Il a également mis en garde contre les mauvaises solutions de libéralisation au niveau européen (voir page 2).



Le comité d'organisation attentif avant le coup de feu.



À la tribune et dans la salle, l'intervention du président de l'USS Pierre-Yves Maillard a été appréciée par tous les participant-e-s pour sa clarté sur les enjeux d'assurances sociales à venir.

Jaurès et cheptel bovin

Président de l'USS, Pierre-Yves Maillard s'est félicité du discours combattif du président du SEV qui a cette forte capacité de mobilisation et de lutte, comme l'a démontré la grève aux tpg qui a eu un impact sur l'ensemble du mouvement syndical et le patronat. Pour lui aussi, « on sent un durcissement politique et patronal. Nous devons y répondre pour nous faire respecter ». Mis au défi de parler de Jaurès et de cheptel bovin par le vice-président du SEV, Pierre-Yves a rappelé les conférences données à la Chaux-de-Fonds par le tribun français en 1907.

Sur l'agriculture, il a rappelé que le gouvernement, y compris les deux agrariens, est en train de se dire qu'avec ces négociations européennes, il pourrait faire passer toutes ses lubies et libéraliser tout ce qui est possible : les transports pu-



Plus de photos de l'assemblée sur notre site : www.sev-online.ch

blics, le secteur électrique et le marché du travail. « Si vous regardez les programmes de l'UDC, c'est exactement ce qu'ils veulent, depuis longtemps. L'UDC devra bien sûr faire semblant de s'y opposer parce qu'ils sont contre l'Europe, mais en espérant, cette fois, perdre pour faire passer l'essentiel de leur programme économique de libéralisation intégrale. Voilà le piège qui est tendu devant nous. Et on demandera à la gauche de se plier devant l'intérêt supérieur de l'Europe. Il faudra être fort et ferme pour résister », résume-t-il, en ajoutant. « Un sujet n'est jamais mis dans les libéralisations : c'est le domaine agricole. Pour gagner les élections, la droite a décidé de protéger cette classe sociale populaire. »

Bataille des retraites et démocratie

Pour le président de l'USS, l'enjeu principal pour 2024 sera le système des retraites en Suisse. Exigé par la grève générale de 1918 et mis en place dans l'après-guerre, le système de retraite a permis pour la plus grande partie des travailleurs de sortir de la précarité et de la peur du lendemain, a-t-il rappelé. Jusque-là, un accident, une maladie, l'âge ou le chômage faisaient peser un risque existentiel sur la possibilité de se nourrir et de se loger, soi-même et sa famille. C'est ce qu'avait vécu son grand-père. Depuis 1948, un système de sécurité sociale s'est construit patiemment, pièce après pièce (retraite, assurance chômage, accident, etc.). Pourquoi cela a-t-il été possible ? « Parce que le capitalisme porte en lui la guerre comme la nuée porte l'orage », explique Pierre-Yves avec cette formule de Jaurès, assassiné en juillet 1914 pour que les appétits destructeurs européens s'entre-dévorent durant deux guerres mondiales. Parce qu'avec la crise 1929, la faim est apparue. Et quand les peuples ont faim, ils ne veulent plus de démocratie. C'est la base du nazisme. L'idée même de démocratie a survécu de peu à ces deux guerres. Pour cela, il fallait inventer une démocratie sociale. Il y avait alors un énorme consensus pour l'AVS. La démographie et les finances publiques n'étaient vraiment pas en bon état ! On nous dit qu'il y avait six actifs pour un rentier en 1948 et aujourd'hui, il n'y en aurait plus que trois. « Tout ça, ce sont des fadaises ! » explique Maillard. Quelle est la définition d'un « actif » ? Ce sont six adultes de 18 à



Matthias Hartwich, intransigeant contre la volonté de libéralisation de l'Union européenne.

85 ans, pour un adulte de plus de 65 ans. Ces six adultes cotisaient-ils à l'AVS ? Non ! Sur les six, il y avait forcément trois femmes qui, la plupart (80%), travaillaient mais sans salaire. Donc en 1948, on avait 3,6 cotisants AVS pour 3,5 non cotisants qui dépendaient des premiers. Déjà en 1948, il y avait un emploi pour deux personnes adultes. Et c'est toujours comme ça aujourd'hui. « Ça change un peu la vision des choses. On est un peu moins déprimé, non ! » a-t-il lancé. « Cela explique que l'AVS continue de faire des bénéfices ! 1,6 milliard de bénéfice l'année passée ! L'AVS n'a pas de dette, mais 50 milliards de fortune ! Et pour l'année prochaine, le Conseil fédéral prévoit 3,5 milliards d'excédents. Ce qui paie déjà, à peu près, la 13^e rente. On a donc les moyens de la financer ! »

Le consensus qu'on avait en 1948 avec les partis de droite pour protéger la démocratie, il est remis en cause aujourd'hui. C'est un choix politique lié à ce puissant virus : le néolibéralisme. Si on affaiblit la sécurité sociale et le service public, on affaiblit la démocratie tout court. C'est pourquoi la bataille sur les retraites que l'on va mener l'année prochaine n'est pas seulement une bataille pour les retraités mais nous concerne tous. C'est la question de la répartition des richesses qui est en jeu. Voilà la grande bataille que nous aurons à mener l'an prochain et on peut la gagner ! Les votations en mars sur la 13^e rente et en juin sur le plafonnement des primes maladies seront aussi importantes que des élections fédérales, et même peut-être plus importantes. Pour la législature et le pays. C'est dire à quel point on a besoin de se mobiliser pour ces batailles et pour les gagner ! » a conclu Maillard.



L'année prochaine, le 23.11.2024, c'est l'équipe de la VTP-tpf qui organisera. On se réjouit déjà !

SECRETARIAT CENTRAL DU SEV

Nouveaux visages à la communication

Elisa Lanthaler
elisa.lanthaler@sev-online.ch

L'équipe de communication du SEV accueille deux nouveaux renforts : Eva Schmid, qui a pris ses fonctions de spécialiste de la communication en août, et Stefanie FÜRST, nouvelle responsable du recrutement et des campagnes ainsi que de la jeunesse.

Au mois d'août, deux nouvelles syndicalistes, Eva Schmid et Stefanie FÜRST, ont progressivement pris leurs fonctions au secrétariat central. Avant d'entrer au SEV, Stefanie FÜRST a travaillé dix-huit ans pour le syndicat syndicom. Quant à Eva Schmid, elle a trouvé le poste idéal au SEV, qui lui permet de mettre ses compétences professionnelles en communication et en travail politique au service des droits et des intérêts des travailleuses et des travailleurs.

Une passion pour la politique et la communication

Eva Schmid a toujours été liée au mouvement syndical, aussi bien à son précédent poste de secrétaire de parti et gérante du PS de la ville et de la région de Berne que dans le cadre de ses activités au sein de la politique communale à Muri, qu'elle a exercées de nombreuses années. « Dans le cadre de mes fonctions salariées, j'ai rapidement constaté l'inégalité qui existe entre employeur-euse-s et employé-e-s. Je me suis donc syndiquée très tôt. C'est pour moi un grand plaisir et un véritable honneur de pouvoir m'engager pour la cause des salarié-e-s au sein d'une équipe de communication moderne et dynamique. »

Après une école supérieure de commerce, Eva Schmid a étudié le droit pendant quelques semestres et suivi une formation complémentaire axée sur le management et la psychologie organisationnelle. Au fil de ses expériences professionnelles, notamment au sein des services du parlement, elle s'est découvert un vif intérêt pour le travail politique ainsi qu'une passion pour la communication, deux domaines dans lesquels elle s'est perfectionnée de manière ciblée.

Dans le cadre de ses fonctions de responsable du secrétariat régional de Zurich, cette spécialiste des relations publiques a déjà fait connaissance avec plusieurs entreprises de transports de la région est. Elle se dit impressionnée par les membres du SEV, qui s'engagent avec passion et dévouement pour le syndicat et leurs collègues à côté de leur activité professionnelle. Usagère convaincue des transports publics, Eva Schmid se réjouit aussi à la perspective de disposer d'un aperçu captivant des différentes catégories professionnelles du secteur.

Pour compenser la fatigue liée au travail sur écran, la spécialiste en communication trouve son équilibre dans la pratique du Pilates ou de la randonnée ou en expérimentant des recettes de cuisine végane. Outre son travail à 50 % au SEV, elle continue à travailler en tant qu'indépendante dans le secteur de la communication, ainsi que dans le cadre d'un projet artistique. Engagée socialement, il lui arrive d'organiser des repas pour des personnes âgées, par exemple, ou de participer à des actions politiques. Elle vit à Berne avec sa partenaire.

Stefanie FÜRST répartit son poste à 80 % entre sa mission de responsable

des campagnes et du recrutement et celle de secrétaire de la jeunesse.

Recrutement et jeunesse – un parfait complément

Le terme « réparti » n'étant ici pas tout à fait exact : « Loin de s'opposer, ces deux tâches se complètent à merveille. Pour recruter de nouveaux membres, il faut des campagnes et pour la relève, il faut des jeunes. »

Après avoir commencé des études en psychologie et une formation dans les relations publiques, la Bernoise de naissance est « tombée » dans le syndicalisme, où elle est restée : pendant dix-huit ans, elle a assuré le recrutement de salarié-e-s du secteur des médias et de l'industrie graphique au sein de comedia, puis chez syndicom, conseillé des graphistes et des créatrices et créateurs indépendants et dirigé le secrétariat bilingue à Bienne.

Stefanie FÜRST est aussi la première femme à présider l'Union syndicale de Bienne-Lyss-Seeland.

Elle a toujours considéré le recrutement de nouveaux membres comme essentiel : « J'ai toujours cherché à recruter, y compris dans la sphère privée. Pour moi, il est important que le plus grand nombre adhère à l'USS, car c'est collectivement que nous pourrions faire avancer les choses. Je souhaite éveiller les consciences au fait que les travailleuses et travailleurs, lorsqu'ils sont membres d'un syndicat, ont voix au chapitre et peuvent aussi participer à la négociation de leur CCT. »

Au cours de ses trois premiers mois au SEV, elle a été impressionnée par la sympathie et l'engagement des membres, mais aussi par les concepts de recrutement des sous-fédérations. En qualité de secrétaire syndicale, elle

souhaite s'en servir, p. ex., dans des formations sur le recrutement syndical. Stefanie entend également placer l'accent sur le personnel des unités centrales des CFF qui, souvent, n'a pas suivi le parcours typique d'une carrière dans les transports publics et auquel il faut s'adresser différemment. Par ailleurs, elle envisage de mettre en place des projets de parrainage dans les sections pour que les membres plus âgés transmettent leurs connaissances à la relève. Et naturellement, elle se réjouit à la perspective d'échafauder, avec la Commission des jeunes, des projets destinés à renforcer la relève du SEV.

Stefanie FÜRST vit à Chiètres avec son mari, leurs deux enfants et leur « demi-zoo », comme elle l'explique en riant. Elle trouve son équilibre dans la lecture, les sorties dans la nature et sa passion pour le cinéma.



Bienvenue à Eva Schmid, spécialiste de la com' et Stefanie FÜRST, responsable recrutement / campagnes et jeunesse.

SECRETARIAT RÉGIONAL ZH

Renforcement de l'équipe de Zurich

Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

Le secrétariat régional de Zurich a une nouvelle membre dans son équipe. Le 2 août, Chiara Pizzolante a pris ses fonctions de collaboratrice administrative.

Le secrétariat régional de Zurich a reçu du renfort en la personne de Chiara Pizzolante. Cette habitante d'Ofringen, qui prend le train tous les jours pour se rendre à Zurich, vient d'une famille de « cheminots » et possède quelques connaissances préalables.

Une formation aux multiples facettes

Son père et son frère travaillent en effet aux CFF et sont depuis longtemps membres du SEV.

Chiara Pizzolante a suivi sa formation auprès de Login, où elle a fait un apprentissage de commerce et où elle a pu découvrir les différents métiers du rail. Elle a également fait connaissance avec le SEV pendant son apprentissage. « Ce que fait le SEV m'a déjà plu à l'époque », raconte Chiara, qui étudie l'économie d'entreprise en plus de son travail à 80%.

Faire bouger les choses

Faire partie du mouvement syndical et de l'équipe zurichoise « cool » rend la future économiste d'entreprise fière : « C'est génial de pouvoir faire quelque chose pour les travailleurs. Ils sont exposés à un vent rude », explique Chiara par expérience. Pendant son apprentissage, elle travaillait au guichet des chemins de fer. « Si le client a un problème, il te le reproche souvent ».

D'abord écouter, ensuite aider

Lorsque les membres appellent à Zurich, ils trouvent en Chiara Pizzolante une interlocutrice compréhensive qui sait bien se mettre à leur place. « Écouter d'abord, demander comment ça va », voilà ce qui est important pour elle. Chiara peut aider de nombreux membres en leur fournissant directement un renseignement, elle oriente les autres vers la personne ou le service compétent.

Famille et activité physique

Pendant son temps libre, Chiara Pizzolante aime passer du temps avec ses collègues et sa famille.

La pâtisserie et la cuisine, mais aussi le fitness et les promenades avec sa chienne Lissy en font partie.



Bienvenue dans l'équipe, Chiara!

TPG

La pleine indexation, pour toute la fonction publique

Yves Sancey. Piquets de grève, assemblées générales et cortège dans les rues de Genève se sont succédés le 14 novembre. « Tout augmente. Et nos salaires ? » C'est derrière ce slogan, et bien d'autres, que quelque 1000 fonctionnaires ont manifesté pour clore une première demi-journée de grève afin d'exiger une indexation de 5% et protester contre le projet de budget de l'Etat. Ce dernier, dans sa deuxième mouture, prévoit 1% d'indexation. Une adaptation qui suit la hausse des recettes prévues pour 2024. Le premier projet, ne prévoyait que l'octroi de l'annuité, sans aucune

indexation, pour cause de déficit annoncé à 256 millions de francs. Un chiffre revu à 99 millions dans la deuxième version.

La section SEV-tpg est venue en force à cette manifestation par solidarité avec les collègues de la fonction publique et du paraétatique, mais aussi par ce que, comme nous l'écrivions dans notre dernière édition, les membres SEV ont donné mandat au comité de la section de déposer un préavis de grève afin d'obtenir l'indexation pleine et entière pour 2023. Un nouveau débrayage aura lieu le 23 novembre.



La pleine indexation, pour laquelle un préavis de grève est pendant, a mobilisé à Genève.

CJ

Nouvelle CCT et système salarial acceptés en AG

Yves Sancey. Réunis en assemblée générale le 9 novembre, près de 50 collègues des CJ ont accepté les résultats de deux ans de négociations pour une nouvelle CCT et un système salarial.

« Après beaucoup de discussions avec la direction, nous sommes arrivés à un système salarial vraiment attractif » se réjouit Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical SEV en charge des CJ. « Le système est à jour avec les métiers. Il reconnaît p. ex. les mécaniciens de train. » Environ 70 collègues verront leur progression redémarrer, environ 50 verront aussi leurs fonctions sont déplaçonnées. Quinze

employés gardent leur salaire actuel et il n'y aura aucune diminution salariale. Des indemnités de polyvalence (conduite sur voie normale et étroite) et d'inconvénients de service seront désormais versées. L'ouverture au temps partiel est à présent réglée dans la CCT.

En contrepartie de ces garanties, la direction a insisté pour que le système de gratification et d'ancienneté et le temps de progression salariale soient revus. Un compromis a finalement vu le jour et a été présenté aux collègues à l'assemblée générale. Ces derniers ont accepté à l'unanimité le renouvellement de la CCT et le nouveau système salarial. « Les membres ont ainsi exprimé une grande confiance envers la délégation de négociations composée de Vincent Hennin et Aurélien Mouche. En parallèle, nous avons créé une sous-commission de négociations, avec des délégué-e-s de chaque métier. On s'est vu plusieurs fois. Ce travail a été très constructif et les collègues ont fait un super boulot et s'y sont beaucoup impliqués », conclut Etique.



YVES SANCEY

SOUS-FÉDÉRATION ZPV

Rencontre internationale des 4 pays des assistants clientèle

Susanne Kratzer. Du 24 au 26 octobre, les représentants des assistantes et assistants clientèle d'Allemagne, du Luxembourg et de Suisse se sont rencontrés à Morschach pour un échange commun. Selon la tradition l'Autriche aurait aussi dû être présente mais malheureusement cette année elle n'a pas réussi à se faire représenter. À cause du Covid, cette rencontre n'a pas pu avoir lieu les trois années précédentes. C'est pourquoi elle était particulièrement attendue.

Une délégation de la ZPV représentant la Suisse a accueilli les invités sur place. La délégation allemande se composait d'un représentant du groupe spécialisé DB région sud, d'une représentante du groupe spécialisé chemins de fer privés et d'un secrétaire syndical. Le Luxembourg était présent en la personne d'un assistant-clientèle des chemins de fer luxembourgeois CFL.

En peu de temps les personnes présentes se sont senties en confiance, les thèmes abordés furent multiples et les échanges passionnants. On a eu beaucoup de choses à se raconter. Le matin du 25 octobre, le groupe s'est rendu à Ibach pour visiter les ateliers de Victorinox. Cette entreprise a été nommée meilleur employeur de Suisse en 2023. La visite guidée s'est avérée captivante et instructive et tous les participants étaient enchantés. La partie officielle s'est déroulée l'après-midi. Bien que nous venions tous de pays différents et de parties différentes de notre profession (trafic grandes lignes, trafic régional, chemins de fer privés) on a vite constaté que nous avions les mêmes problèmes, ou des problèmes très similaires.

Parmi les principaux problèmes: les sous-effectifs qui entraînent une pression constante sur le reste du personnel, certains doivent travailler sur des tours extrêmement longs, de nombreuses personnes souffrent de maladies mentales de longue durée, il faut interagir avec des voyageurs très sensibles qui font parfois preuve d'une grande violence, avec un matériel roulant et des infrastructures mal entretenus (75% des systèmes vidéo des trains défectueux, tunnels effondrés, etc.), on déplore un manque de reconnaissance de la part de la direction et

des clients, des salaires trop bas par rapport à ceux du secteur privé, pour ne citer que les points les plus importants. Il est d'autant plus compliqué de garder le personnel ou de trouver de nouveaux collaborateurs. Des revendications claires sont déposées par les syndicats et le personnel des trois pays. Même si des promesses sont faites, par exemple que le double accompagnement soit réintroduit pour les trains à risque ou qu'au moins 50% des trains soient accompagnés, ces projets échouent finalement en raison des ressources financières et humaines mises à leur disposition. Partout, on essaie de garantir la sécurité avec l'aide d'applications et d'appareils numériques, mais là aussi on est encore loin de l'objectif, que ce soit pour des raisons financières ou parce que cela ne fonctionne pas dans la pratique. Il existe même une entreprise qui fait tout pour cacher à son personnel qu'elle recourt à un avocat en cas de violence dans le cadre du travail. Donc il est très important que ces personnes soient organisées dans un syndicat.

De grands défis se profilent dans les négociations des conventions collectives de travail dans lesquelles souvent les deux parties laissent des plumes. Il est bien souvent impossible de satisfaire tous les groupes professionnels avec les résultats obtenus, d'autant plus que les deux parties formulent leurs revendications et que les résultats sont toujours un compromis faisant suite aux négociations, et ceci oppose parfois les groupes professionnels entre eux. C'est justement ici que commence la lutte pour conserver les membres dans les syndicats, ce qui représente un défi supplémentaire. Il s'agit de conserver notre taux d'organisation en tant que syndicat fort, cela afin d'avoir plus de poids dans les négociations.

Il y aurait encore beaucoup à raconter, mais ceci dépasserait les limites de ce rapport.

Les résultats positifs de cette rencontre internationale sont les nouvelles amitiés qui y ont vu le jour. Avec grand plaisir et beaucoup d'impatience nous attendons la prochaine rencontre l'année prochaine au Luxembourg, en espérant que nos collègues autrichiens y soient également présents.



JOURNÉE INTERNATIONALE POUR
L'ÉLIMINATION DE LA VIOLENCE SEXUELLE

Le féminicide n'est pas seulement un meurtre

Veronica Galster. Le 25 novembre est la Journée internationale pour l'élimination des violences sexistes et sexuelles à l'égard des femmes et des filles, instituée par l'ONU en 1999 en mémoire des trois sœurs Mirabal, déportées, violées et assassinées à cette même date en 1960 en République dominicaine. Plus de 60 ans se sont écoulés depuis, mais malheureusement des féminicides continuent d'être commis dans toutes les parties du monde.

À l'échelle mondiale, on estime que 736 millions de femmes – près d'une sur trois – ont été victimes de violence physique et/ou sexuelle de la part de leur partenaire intime, de violence sexuelle d'un autre partenaire, ou des deux, au moins une fois dans leur vie.

Oui, parce que la plupart des féminicides sont commis précisément par le partenaire, le mari, le petit ami ou l'ex. Même en Suisse, le phénomène est présent et préoccupant, avec une femme tuée tous les quinze jours par un proche parent, tandis qu'une femme sur sept réussit à survivre à une tentative de féminicide. En 2022, 25 meurtres ont été commis dans la sphère domestique (23 en 2021), dont 16 dans le cadre d'une relation entre partenaires ou ex-partenaires. Dans ces 16 meurtres, 15 des victimes étaient des femmes.

Mais pourquoi est-il important de faire la distinction entre homicide et féminicide ? Parce que tant qu'ils n'ont pas de nom, les choses et les phéno-

mènes sont invisibles. Nommer un problème est essentiel pour faire prendre conscience de son existence et pour agir. Commencer à nommer les meurtres misogynes par le terme « féminicide » permet d'éliminer la généralisation qui découle de l'utilisation de mots tels que « meurtre » et « assassinat », de comprendre leur prévalence et la manière d'enquêter à leur sujet.

Un féminicide n'est pas trivialement « le meurtre d'une femme ». Un voleur tue une femme ? C'est un meurtre. Un homme traque puis tue son ex-petite amie parce qu'il n'accepte pas qu'elle puisse avoir sa propre vie ? Féminicide. Cela paraît simple, mais cela suscite encore de fortes résistances.

PV GENÈVE

Réunion d'automne



Sujevan Sivakumar. C'était une innovation pour la PV Genève, cette réunion d'automne du 9 octobre au CAD, le centre d'activités pour seniors du Grand-Lancy, mis à disposition par l'Hospice général. 40 membres ont profité d'une belle après-midi pour débattre quand même dans une ambiance champêtre. Il fallait réviser le règlement de gestion de la section et se pencher

sur ses finances. Le comité proposait une augmentation de cotisation de 40 centimes par mois – laissant il est vrai un certain déficit structurel – mais c'est l'assemblée, à la quasi-unanimité, qui a décidé qu'il fallait assainir les finances durablement et a voté une augmentation de 1 fr/mois. Le comité qui s'est abstenu a bien été obligé de se laisser faire. *Vox populi vox dei!*

PV FRIBOURG

Visite de l'Espace 1606 à Fribourg

Roland Julmy. Jeudi 26 octobre 2023, 14 membres se sont retrouvés en Basse-Ville de Fribourg pour la visite de l'Espace 1606, dans le bâtiment du Werkhof.

L'Espace 1606 (www.espace1606.ch) 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. Ce sont aussi six personnages qui vous

racontent leur quotidien en 1606 sur un écran géant de près de 60 m².

Après cette visite qui a été très appréciée, les participants se sont rendus au Restaurant du Tirlibaum, sur la place du Petit-St-Jean, toujours en Basse-Ville, où un excellent repas leur a été servi.

Un moment très convivial avant que chacune et chacun ne prenne le chemin du retour.



CONSTRUCTION DE VOIES FERRÉES

Visite à Sursee



Le 31 octobre, quatre membres du comité central BAU accompagnés du secrétaire syndical SEV Urs Huber ont visité l'école professionnelle des constructeurs de voies de communication, (BFS), à Sursee.

COMMISSION CENTRALE ZPV

Quais trop courts et violence

Service de presse ZPV. Après une pause de quatre mois et demi et de nombreuses tergiversations il y a de nouveau eu une discussion sur les priorités le 7 novembre 2023. Les thèmes étaient nombreux. Concernant la procédure de contestation de l'OFT, il n'y a pas eu beaucoup de changements durant les semaines écoulées. Il y a eu des séances avec la CoPe concernant les délais d'annonce mais ces derniers ne sont toujours pas respectés, surtout lorsqu'il s'agit des tours du Saint-Gothard. Ceux-ci sont souvent modifiés à court terme et le personnel n'est pas informé, ce qui demande une grande flexibilité des parties engagées. La ZPV ne peut pas entendre que la solution puisse être de retirer la répartition annuelle de l'OLDT.

Les quais trop courts continuent de nous préoccuper, d'autant plus que les IC 1 s'arrêtent maintenant aussi à Morges et à Nyon à cause des chantiers. Des fermetures de voitures ont de nouveau été ordonnées sur ces trains : depuis Genève aéroport ce n'est pas un problème car ces voitures sont fermées dès la gare de départ, mais dans le sens inverse oui, car les voitures doivent être vidées et fermées depuis une gare intermédiaire. Un défi supplémentaire est constitué par les changements dans les formations (par exemple l'ordre des voitures à l'envers).

Ce qui pèse autant sur les assistants clientèle que sur les voyageurs, c'est la violence constatée dans les trains. Voici juste quelques exemples : les assistants clientèle

sont attaqués avec des couteaux, ou frappés avec force, les vols dans les trains sont chose courante, les jeunes femmes subissent des agressions sexuelles. Il est souvent urgent d'avoir le soutien de la police des transports, mais celle-ci est parfois trop loin du lieu de l'agression. Les sous-effectifs viennent encore corser le problème. L'impression d'être tout seul dans de tels moments et de ne pas recevoir d'aide accentue encore le sentiment d'impuissance et d'insécurité. Que se passe-t-il avec nos annonces ESQ envoyées pour appeler à l'aide? Apparemment, elles n'atteignent ni notre direction, ni les politiciens. Personne ne veut se brûler les doigts. Et on sait sur qui ça retombe...

Dans le projet « Processus de départ axé sur la clientèle » (KOA) on a pu fixer au 17.12.2023 un rendez-vous pour le *sounding board*. Les rapports des sections sont pertinents, y compris le contenu selon lequel les bagages sont chargés et déchargés avec le Mobilift dans des gares parfois sans visibilité (comme la gare courbe de Zoug). La fin de la manœuvre est signalée par un carton jaune car il n'y a pas de feu de signalisation. Étant donné que les gens viennent d'entreprises externes et n'ont pas reçu de formation, souvent ils oublient de fermer la porte des bagages, ce qui cause des dérangements dans un IC2000 et aboutit sur des retards. Ne pensons pas à ce qui pourrait se passer en cas de départ sans autorisation par un mécanicien de locs. Il y a quelques annonces ESQ à ce sujet.

Mais il ne se passe rien...

Les effectifs manquent dans beaucoup de dépôts et cela préoccupe beaucoup nos membres. Par conséquent il faut effectuer des prestations à un seul agent (AC) et il n'est plus possible d'émettre des vœux pour les jours libres ou les temps partiels, et ni la LDT ni les BAR ne sont respectés. Tout cela augmente la pression sur les assistants clientèle.

Récemment les responsables de l'appli *Prescriptions* ont été invités à la CoPe. La vue d'ensemble dans l'appli donne toujours lieu à des discussions et on aimerait l'optimiser. Le fait que les trains ne soient nettoyés que là où cela est absolument nécessaire ne fonctionne pas. Il est étonnant que les voyageurs ne réagissent pas à cela, ce serait important pour que la propreté soit améliorée dans les trains.

Nous avons appris de notre représentant à la migration Roger Gander qu'il avait trouvé un nouveau poste et qu'il remettait dès lors son mandat. Nous le félicitons et le remercions pour son fidèle engagement à la commission centrale et au comité central ZPV, et lui souhaitons plein succès pour l'avenir.

Roger Tschirky, coordinateur RhB, était aussi pour la dernière fois à la commission centrale, car comme on le sait, il a pris ses nouvelles fonctions de secrétaire syndical SEV à Coire. Nous le remercions dûment pour son engagement durant de nombreuses années au bureau ZPV, à la commission centrale et au comité central. Nous lui souhaitons à lui aussi plein succès pour l'avenir!

SOUS-FÉDÉRATION, COMITÉ CENTRAL PV

Compensation du renchérissement également pour les rentes

Alex Bringolf, secrétaire central. Le président central Roland Schwager a accueilli le Comité central au Secrétariat SEV à Olten. Celui-ci a adopté des règlements de gestion que les sections ont adaptés à la nouvelle Loi sur la protection des données. Pour Hans Heule, c'était l'avant-dernière séance du CC et ses fonctions et tâches ont été réparties au sein du comité. Roland Schwager et Alex Bringolf se partageront les visites des sections en Suisse alémanique. Le secrétaire central héritera également du dossier FVP si important. Au SEV, Toni Feuz, secrétaire syndical, reprendra de Vincent Brodard les FVP et le suivi des pensionné-e-s.

Roland Schwager a relaté la rencontre avec Markus Jordi, chef RH CFF. Comme déjà annoncé aux réunions régionales d'automne des CFF, il n'y aura pas de voyages organisés en 2024. Dans chaque région se tiendront deux *Stammtische*.

Le Fonds du personnel CFF reçoit chaque année entre 30 et 50 demandes de soutien financier parmi lesquelles il y a 3 à 5 demandes de collègues pensionné-e-s. Le Comité central rappelle à ses membres cette possibilité de faire appel à cette fondation en cas de détresse financière.

L'année prochaine ont lieu dans les sections et à la sous-fédération PV les élections pour la période 2025-2028. Dans quelques sections, il faut chercher des forces nouvelles pour remplacer les départs.

Campagne de votation pour la 13^e rente AVS

Les priorités du Comité central pour 2024 se porteront sur la mobilisation de nos membres pour les votations sur l'initiative AVSx13, contre l'initiative des Jeunes PLR sur l'âge de la retraite et pour le référendum LPP.

Le 2^e point d'effort concernera le suivi des membres. Il s'agira avant tout de convaincre ceux qui partent en retraite qu'ils peuvent compter sur la PV et sur ses prestations. C'est précisément en cas de problèmes avec leur prévoyance vieillesse que, grâce à notre expérience, nous pouvons les aider. Avec les sections, nous voulons aussi offrir un programme attractif pour les nouvelles et nouveaux pensionnés. Le SEV prévoit diverses actions de recrutement dans ce cadre en 2024. Le CC vous tiendra au courant.

Notre proposition pour une compensation du renchérissement sur les rentes a été transmise au Conseil de fondation de la Caisse de pensions CFF et nous espérons naturellement que celle-ci se précupera du pouvoir d'achat de ses retraités et retraitées. Lorsque leurs moyens financiers se réduisent, l'économie du pays ne s'en porte pas mieux.

Sections

25. 11. RPV Lausanne

Assemblée régionale Ouest.

au Restaurant le Milan, Bvd de Grancy 54, 1006 Lausanne
A 18 heures 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

17.1.24. VPT Branche Navigation

Journée de la branche Navigation.
sur un bateau SGV à Lucerne dès 10h15.

Retraité-e-s

5. 12. PV Genève

Fête de fin d'année.

Votre comité se réjouit de pouvoir vous offrir notre traditionnelle Fête de fin d'année. Ce Noël de la section vous attend mardi 5 décembre 2023 dès 10h45 à l'UOG (place des Grottes 3 à Genève). Oubliez pendant quelques heures le stress des achats de Noël et venez profiter d'un moment de camaraderie et de détente. Nous fêterons les jubilaires qui ont 40/50/60 et 70 ans de SEV.
Apéritif dès 11h30, vous pouvez aussi nous rejoindre à ce moment-là. Le

repas suivra dès 12h15 (aux fourneaux notre cuisinier et ami Pascal Kaltenrieder).

Inscriptions au 022 796 33 50 ou 076 332 93 70 (S. Anet). Délai : jeudi 30.11.2023.

La participation financière est de 25 francs (apéritif/repas/café et une bouteille de vin de 5 dl pour 2 personnes). Sont compris 2 francs de solidarité, doublés ensuite par la section, qui iront à la Fondation Partage pour soulager ceux qui n'ont pas notre chance.

Il sera possible d'acheter l'agenda SEV 2024 auprès de notre trésorier Dédé Broye.

6. 12. PV Neuchâtel

Fête de fin d'année.

À l'Hôtel des Communes, Les Geneveys-sur-Coffrane

12h15: repas au prix de CHF 28.- :

potage ou salade - rôti de porc - frites maison - légumes- crème brûlée. Café offert par la section. 14h30: animation musicale (duo flûte/harpe) et distribution des diplômes. Première tournée de boissons offerte. Pour le repas, inscriptions jusqu'au samedi 2 au 032 8461030 ou marcel.bochud@bluewin.ch

6. 12. PV Jura

Fête de St-Nicolas.

Chères et chers collègues, le comité de la PV Jura vous invite à notre traditionnelle fête de la Saint-Nicolas le mercredi 6 décembre dès 11h45 au café Chez la Dette à Bassecourt. Le repas de midi est offert par la caisse de section (boissons à votre charge).

Animation par la chorale des retraités, divertissement musical, ainsi que notre tombola.

Ce n'est pas nécessaire d'apporter un lot. Le dessert est compris dans le menu. Cependant, quelques cakes sont les bienvenus pour accompagner le café durant l'après-midi.

Merci de vous inscrire jusqu'au samedi 2 décembre si possible auprès de Emile Lachat au 079 384 69 74. Courriel : emile.lachat@bluewin.ch ou Benoit Koller 079 810 51 94, WhatsApp ou kollerben@bluewin.ch.

Au plaisir de vous rencontrer. Emile, Benoit

7. 12. PV Vaud

Fête de Noël.

Chères et chers collègues, le comité de la section PV Vaud a le plaisir de vous inviter à notre traditionnelle fête de Noël, jeudi 7 décembre 2023, à 14h, à la salle Cazard, Pl. du Marché 15, à 5 minutes du M2, station Riponne-Béjart.

L'ensemble musical La Mérinette ouvrira les festivités. Nous aurons ensuite le plaisir de remettre l'insigne de fidélité aux membres ayant 40 ans d'appartenance au SEV et d'honorer tous les jubilaires pour 50, 60 et 70 ans de sociétariat. Notre collègue Pierre-Alain

Combremont, nous apportera son traditionnel message de Noël. Nous vous donnerons également quelques informations sur le programme des activités 2024.

La 2ème partie sera animée par le duo AGIL, qui vous offrira un panel de chansons.

Comme d'habitude, friandises et boissons vous tendront les bras.

Nous vous attendons nombreux à ces retrouvailles auxquelles votre compagnie ou compagnon est cordialement invité.

A toutes celles et ceux qui ne pourraient être présents, nous souhaitons d'ores et déjà, une bonne fin d'année à vous et vos familles et tous nos vœux de bonheur et de santé pour 2024.

Le Comité

8. 12. PV Biel/Bienne

Fête de la Saint-Nicolas.

Comme chaque année nous nous retrouvons avant les fêtes de Noël au Rest. Bahnhof à Brügg pour la fête de la Saint-Nicolas. Le Chœur des cheminots pensionnés encadrera musicalement la fête. Le thème principal est la remise des diplômes d'honneur aux membres qui ont 40, 50, 60, 70 et 80 ans de sociétariat SEV. Par la suite, il nous restera assez de temps pour des

entretiens amicaux et nous remémorer les beaux moments passés. Tous les conjoints et partenaires sont cordialement invités à cette fête. La section vous offrira une collation y compris un dessert. Nous nous réjouissons de pouvoir vous accueillir nombreux.
Le comité

14. 12. PV Valais

Fête de Noël.

Dès 11h à la Salle communale de Martigny
L'année 2023 touche à sa fin et notre traditionnelle fête de Noël aura lieu le jeudi 14 décembre. Nous nous retrouvons comme d'habitude dès 11h dans la salle communale de Martigny. L'apéro sera suivi d'un excellent repas préparé par notre ami Hilaire Pierroz. Après le repas, une tombola vous sera proposée et les jubilaires remerciés. Prix par personne incluant l'apéro, le repas, le dessert, les boissons et le café: CHF 35.-.

Voir aussi sous www.sev-pv.ch/wallis-valais.

Inscriptions d'ici le samedi 9 décembre 2023 au plus tard chez: Walti Schmid, Spitalweg 23, 3902 Glis, Téléphone 079 872 38 30 / 027 923 54 31 / mail: pv.vs@bluewin.ch. *Votre comité*

Agenda 14/23

CFF CARGO INTERNATIONAL

Signature de nouveaux modèles d'avenir



Le SEV (avec le vice-président Christian Fankhauser, 3e depuis la droite, et le secrétaire syndical Thomas Giedemann, 2e depuis la droite) a signé le 26 octobre, avec d'autres représentants des partenaires sociaux et de CFF Cargo International, les accords sur les nouveaux modèles d'avenir – compte épargne-temps et modèle d'avenir 62 Plus.

DÉCÈS

Brugger Michel; 1960; Agent roulement, Villars-sur-Glâne, VPT tpf.

Lantz Jean-René; 1943; Chef monteur, Cernier, PV Neuchâtel.

Sauthier Bernard; 1934; Martigny, VPT TPG Retraités.

Vesin Anita; 1929; veuve de Roland, Brig / Brigue, PV Valais.

Attention : Si vous souhaitez que le nom d'un parent ou d'une parente décédé-e soit publié, envoyez un e-mail à : journal@sev-online.ch



Administrations- und Servicepersonal
Personnel de l'administration et des services
Personale dell'amministrazione e dei servizi

La sous-fédération Administration et Service cherche pour 2025 ou à convenir un-e
Président-e central-e Administration et Service 80 – 100 %

Dans cette fonction passionnante et polyvalente, vous serez responsable de :
Direction et gestion de la sous-fédération Administration et Service (AS).
Tâches en tant que secrétaire général pour la sous-fédération AS

Vous possédez :

- Bonnes connaissances du système de transport public suisse
- Bonnes connaissances syndicales et politiques
- Aptitude à travailler de manière autonome, y compris certains week-ends et soirs
- Aisance pour prendre la parole en public, bonnes capacités de négociation et de communication
- Bonnes connaissances d'une deuxième langue nationale (F, et/ou I)
- Capacités d'organisation
- Pensée en réseau

Nous offrons :

- Environnement de travail flexible, bureau à Berne (SEV) et possibilité de télétravail.
- Rémunération progressiste
- Possibilité d'effectuer un stage (souhaité)
- Bon accompagnement et introduction dans le travail quotidien après entente.
- AG 1ère classe
- Soutient dans le perfectionnement d'une deuxième langue nationale et formation syndicale continue

L'élection aura lieu par l'assemblée des délégués en 2024. Pour plus d'informations, veuillez contacter Viviane Mumenthaler, tél. 079 256 44 27.

Vous êtes intéressé(e) ?

Viviane Mumenthaler (viviane.mumenthaler@as-online.ch), caissière, se fera un plaisir de recevoir votre candidature électronique complète.

LETTRE DE LECTEUR

Remerciements



Jean-Michel Pantet, responsable de la Branche Retraité-es de Neuchâtel

Merci à la section du Val-de-Ruz et Val-de-Travers pour leur organisation de l'assemblée VPT du samedi 11 novembre à la Maison du Peuple à La Chaux-de-Fonds (voir page 6). Une camaraderie au plus au point et un service des collègues parfaitement exécuté.

Merci au collègues Pierre-Yves Maillard pour son intervention et pour les questions réponses. « Un grand Monsieur ».

Bien sûr qu'avec la qualité de l'organisation et des orateurs, on aurait pu espérer qu'encore davantage de nos collègues profitent de cette journée de rencontre et de partage. J'espère que le message a passé et que l'année prochaine, chez nos collègues des TPF, nous serons plus nombreux.

CAMPAGNE DU SYNDICAT DE CHEMINOTS AUTRICHIEN VIDA

Contre le dogme de la libéralisation de l'UE



Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Vida, le pendant du SEV en Autriche, a lancé une campagne contre la politique de libéralisation de l'UE. Sur le site internet unsere-bahnen.at, le syndicat montre pourquoi la politique de trafic ferroviaire de la Commission européenne pourrait amener des détériorations du service public non seulement en Autriche, mais aussi en Suisse.

L'Autriche est le pays d'Europe qui compte le plus grand nombre de voyageurs en train après la Suisse. La Suisse et l'Autriche ne sont pas seulement les championnes d'Europe en ce qui concerne le nombre de passagers mais elles ont la réputation d'avoir le système ferroviaire qui fonctionne le mieux. Au niveau de la ponctualité et du confort, elles sont exemplaires, c'est ce que pensent les voyageurs. Ce qui n'est pas le cas de l'Allemagne, de la Grèce ou de l'Angleterre.

Le principal motif de cette différence : en Autriche et en Suisse, on applique le système de l'attribution directe. Par contre en Angleterre, en Allemagne et en Grèce, le rail a été libéralisé. Dans le cadre de l'attribution directe, les entreprises ferroviaires sont mandatées directement par l'Etat pour proposer leurs prestations de transport. Dans le système libéralisé les mandats sont mis au concours, par conséquent ce

n'est pas toujours le meilleur prestataire qui décroche le contrat mais souvent le meilleur marché. Un avantage certain de l'attribution directe est qu'elle permet d'avoir des horaires stables sur le long terme, et le réseau ferroviaire peut être étendu et entretenu de manière durable. De plus, durant les périodes de crise, cette pratique apporte de la stabilité, nous avons pu le constater p. ex. durant le coronavirus. « En Europe, ce n'est pas pour rien que plus de 70 % des passagers-kilomètres dans le domaine du rail sont organisés et financés dans le cadre de l'attribution directe. Sacrifier des chemins de fer performants et sûrs sur l'autel de la libéralisation mettrait en danger les transports publics et aurait également d'importantes conséquences négatives sur les employés et les conditions de travail dans les chemins de fer » déclare Olivia Janisch, vice-présidente de vida.

Décision antidémocratique

La Commission européenne (CE) ferait bien de suivre les exemples de la Suisse et de l'Autriche. Toutefois, elle reste fidèle au dogme de la libéralisation. En juin 2023, elle a publié ses nouvelles directives sur l'attribution des prestations de transport de voyageurs par le rail. Ces directives prévoient un surcroît de libéralisation au lieu de l'attribution directe dont le succès est avéré. Une expertise juridique des professeurs de droit Jean-Philippe Derosier et Konrad Lachmayer sur les directives de la CE fait ressortir de

graves problèmes constitutionnels. Giorgio Tuti, président de la section des chemins de fer de l'ETF et du dialogue social européen, choisit ses paroles avec soin : « Par ses nouvelles directives la commission veut imposer les mises au concours. Toutefois ces directives s'écartent clairement de l'ordonnance OSP 2016/2388 décidées démocratiquement. Cela n'est pas acceptable. Ce n'est pas la tâche de la commission de procéder à des modifications des prescriptions légales. Cette pratique est profondément antidémocratique, illégale et discutable au regard de l'État de droit. Pour toutes ces raisons, j'appelle à ce que l'on ignore les directives de la CE. »

Postes de travail menacés

Si la Commission européenne devait imposer le dogme de la libéralisation dans le trafic ferroviaire, l'Autriche subirait de nombreux désagréments. Vida craint que la qualité et la sécurité du rail n'en pâtissent, de même que les conditions de travail du personnel. Si une entreprise, qui a travaillé jusqu'ici de manière fiable, perd une mise au concours contre un prestataire meilleur marché, beaucoup de cheminot-e-s perdront leur poste de travail. De manière générale, le nouveau système profitera assez peu aux différents protagonistes. Derrière les prestataires bon marché on ne trouve pas des entreprises de droit public servant la collectivité mais de grands groupes d'investisseurs qui veulent répercuter à leurs actionnaires un profit maximal.

Sur son site internet, vida a maintenant lancé une campagne qui montre quels sont les avantages du système ferroviaire avec attribution directe et quels sont les dangers de la libéralisation. Le SEV est solidaire de cette campagne. Le président SEV Matthias Hartwich motive ainsi notre position solidaire avec le syndicat autrichien : « En Suisse nous avons un système ferroviaire qui fonctionne. Nous avons besoin de cela aussi au niveau européen. Nous voulons amener les voyageurs et les marchandises sur le rail afin de proposer une meilleure mobilité pour freiner le changement climatique. La folie de la libéralisation crée des mirages. C'est pourquoi votre combat est aussi notre combat. Et concrètement, le dogme de libéralisation de l'UE menace aussi la Suisse dans les négociations sur les accords bilatéraux qui débutent actuellement. »

unsere-bahnen.at

Plus d'informations (en allemand) avec le QR code ou le lien suivant : www.unsere-bahnen.at



TEMPS SUSPENDU

Aude Haenni

L'indice Für Güter die Bahn aurait pu nous emmener du côté d'une Suisse allemande enneigée... Et pourtant, c'est bel et bien dans la «Mère Commune des Montagnes neuchâteloises» qu'on se balade à l'abri des regards, qu'on erre aux travers d'anciennes infrastructures ferroviaires. Pas un bruit, pas un chat, seulement le bruit de nos pas. Il semblerait

bien qu'au Locle, le temps se soit arrêté dans ce cimetière de trains, aux allées blanches dénuées de fleurs et de pierres tombales, néanmoins emplies de nostalgie.

?

QUIZ

Es-tu incollable?

1. Sur quoi porte la votation fédérale du 3 mars ?

- 13e rente AVS et réforme de la prévoyance professionnelle (LPP 21)
- 13e rente AVS et relèvement de l'âge de la retraite à 66 ans et plus
- Économies de la Confédération dans le transport régional de voyageurs et ouverture du transport international de voyageurs

2. Suisse-UE : qu'est-ce qui est menacé du point de vue syndical ?

- L'admission en Europe de véhicules ferroviaires de fabrication suisse.
- La liaisons ferroviaires avantageuses pour les étudiants vers Munich et Berlin.
- Les protection des salaires et bon service public dans les transports publics et l'électricité.

3. Quelle est la vertu fondamentale officielle du SEV ?

- Inflexibilité
- Respect
- Résistance à la boisson

4. Qui sont les responsables SEV des dossiers ETC, CFF Voyageurs et CFF Infrastructure qui prendront leur retraite en 2024 ?

- Valérie Boillat, Eva Schmid et Stefanie Fürst.
- Christian Fankhauser, Jürg Hurni et Urs Huber.
- Christian Fankhauser, René Zürcher et Michael Buletti.

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 5 décembre 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°13 /2023:

c/b/b/a

C'est **Ivano Marra**, à Gordola, membre de PV Ticino e Moesano, qui remporte des **bons achats de livres d'une valeur de 40 francs**.

SUR LES TRACES DE ...

Aurélien Mouche, mécanicien de locomotive aux CJ



Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Entré aux Chemins de fer du Jura (CJ) en 2009, Aurélien Mouche conduit des locomotives depuis 2010. Il adore son métier. Ce très sympathique jeune homme de 35 ans s'est rapidement intégré au comité de la section VPT du Jura qu'il dirige avec la patience et le savoir-faire nécessaires. Aux commandes de son petit train rouge, nous traversons les Franches-Montagnes et les grandes étapes de sa vie.

C'est un enchantement de traverser le Val de Ruz pour rejoindre la gare de Tramelan où j'ai rendez-vous avec Aurélien Mouche. Les forêts se sont parées de toute la gamme des couleurs automnales entre le jaune, l'ocre, l'orange et le rouge carmin. Aurélien m'accueille avec un grand sourire au moment de reprendre le service après la pause de midi.

Le temps de remplir la feuille de marche où figurent les informations importantes et de discuter avec son collègue dont il prend la relève et nous embarquons dans le poste de pilotage d'un train rouge aux couleurs des CJ. Quelques manipulations et nous partons pour un magnifique trajet à travers les Franches-Montagnes et la vie d'Aurélien. « On est vraiment en pleine nature ! » Les paysages défilent, plus beaux les uns que les autres. Avec les changements d'altitude importants, la pente peut se faire plus raide, à certains endroits. « Aux CJ, c'est la déclivité qui fait les vitesses », résume-t-il.

Durant le trajet, le train passe et repasse la frontière entre le Jura et le Jura bernois. Comme sa scolarité. Les anecdotes et souvenirs s'égrènent. Avec son frère aîné et ses deux parents enseignants, il a passé toute son enfance aux Genevez (JU) où il a fait son école primaire et ses premières descentes au télésiège du village. Il effectue ensuite son école secondaire à Bellelay (BE) puis son apprentissage de polymécanicien à Lajoux (JU). « Après j'ai fait la maturité professionnelle à Moutier (BE), un an. J'ai réfléchi. À l'usine, le patron trouvait que je regardais un peu trop par la fenêtre. Et puis... j'en ai fait mon métier ! – lâche-t-il en rigolant. Je ne supportais pas d'être enfermé là-dedans. J'ai vu qu'ils cherchaient des mécanos aux CFF. Un gars d'ici m'a dit de plutôt venir aux CJ. On est complètement indépendant, c'est un des vrais avantages de ce métier. Il avait de bons arguments sur l'ambiance de travail détendue. Et c'est vrai, on est une bonne équipe soudée, on fait beaucoup de choses ensemble. J'ai des copains ici. »

On arrive à Tavannes. Aurélien descend et va allumer les signaux sur le quai pour repartir dans l'autre sens. Nous changerons de locomotives en alternant des modèles plus récents et d'autres plus anciens. Avec lui, le temps passe vite. Sa voix est douce et joyeuse, son regard pétillant. Il est dans son élément. Les gares défilent : Le Noirmont, Saingnéglier et Glovelier.

Il n'y a pas vraiment de journées types. Les horaires changent tous les jours avec une rotation sur huit semaines. En général c'est une rotation « tour-chalet » comme on l'appelle : on commence du soir à 17h et on se décale au fur et à mesure en commençant de plus en plus tôt jusqu'au tour du matin qui commence à 5h. « Aux CJ, on a une commission des tours et ce sont les agents de train qui font la rotation et qui la soumettent aux planificateurs » précise-t-il. L'ancienneté amène un peu de prévisibilité. « Nous savons une année à l'avance quand on bosse. Comme ça, ma copine qui est infirmière à la clinique au Noirmont et travaille aussi de façon irrégulière, peut se caler sur mes congés. On essaie de bosser aux mêmes heures. »

Son engagement pour la justice sociale et la défense des travailleurs l'ont conduit à s'engager au SEV qu'il a très vite rejoint puis, après six mois, au comité de la VPT du Jura qu'il dirige depuis huit ans. « Aux CJ, les conducteurs sont syndiqués à 100 % » souligne-t-il avec fierté. Il sait être patiemment à l'écoute et motiver ses troupes. Le taux de syndicalisation est aussi très bon dans le reste de l'entreprise. À 21 ans, il s'est lancé en politique à l'exécutif de son village où il a siégé douze ans et beaucoup appris. Avec un copain, il a ensuite fondé la section POP des Franches-Montagnes. Avec cet engagement politique et au SEV, ses soirées sont bien occupées !

Bricoleur et touche à tout, Aurélien consacre son temps libre depuis dix ans à retaper une vieille ferme de 1583 aux Genevez. « Mais j'ai attendu six ans avant d'y déménager pour que le gros des travaux soit fait ! ». Il aime les grands espaces qui ne manquent pas aux Franches : « Quand je sors de chez moi, après quelques mètres, je suis déjà dans la nature. Je vais aux champignons. On va souvent marcher avec ma copine. Avec elle, on aime gravir les volcans. Avec mon collègue-guide Jean-Marc Castella, on a fait une bonne dizaine de 4000, dont l'Eiger. »

Il est déjà l'heure de se quitter. Le soir même Aurélien préside une assemblée qui décidera d'adopter la grille salariale et la CCT CJ et dira au revoir à Christian Fankhauser. « Demain, j'ai congé, je pourrai décompresser ! » Avant de s'engager à nouveau le samedi pour l'assemblée de la VPT.

ÉCRAN TOTAL

Bertschy

