



SEV N°4

Le journal du Syndicat du personnel des transports



PÉNURIE DE PERSONNEL

Assurer un avenir commun

Édito de Patrick Kummer,
vice-président SEV

► p. 4

Que ce soit chez les assistant-es clientèle, parmi le personnel des locs, à la manœuvre ou l'entretien du matériel roulant, chez les monteurs de lignes de contact pour les installations de sécurité, les ingénieurs ou le personnel des locs B100 – partout, il y a un problème de sous-effectifs !

Par ailleurs, d'ici à 2030, environ un cinquième des effectifs partiront à la retraite, soit environ 6000 personnes. Les CFF et CFF Cargo doivent tout mettre en œuvre pour maintenir leurs effectifs et les accroître si nécessaire. Premièrement, une planification orientée vers l'avenir est nécessaire afin de compenser rapidement les prochains départs. D'autre part, il faut offrir des conditions d'engagement et d'emploi suffisamment attractives – telles que des salaires compétitifs ainsi que des dédomme-

ments financiers pour le travail en équipe, de nuit ou le week-end – afin que ces surcharges de travail en vaillent la peine.

Cela ne concerne d'ailleurs pas uniquement les CFF et CFF Cargo, mais tout le secteur des transports publics (TP). Le système remarquable de TP qui est le nôtre fonctionne grâce au travail de haut niveau que le personnel accomplit quotidiennement, parfois dans des conditions difficiles telles que lors de l'accident du Saint-Gothard ou face à l'augmentation des agressions dans les trains. Pour le personnel, se sentir en sécurité est primordial. Il est inacceptable que des collègues doivent avoir peur à certaines heures, que ce soit dans le train ou sur le quai. En ayant suffisamment de collaborateurs, on peut regagner ce sentiment de sécurité. De belles paroles creuses telles que « One SBB » ne suffisent pas.

Après les années difficiles de pandémie, les entreprises de TP se portent de nouveau bien. Les bilans annuels 2023 sont positifs. Début mars, les CFF ont communiqué leur bilan et le SEV se réjouit de ces excellents résultats. C'est le moment d'envoyer un message clair. Pour le personnel et les TP. Il faut remédier au problème des sous-effectifs !

Il en va de même pour le transport ferroviaire de marchandises : réintégrer CFF Cargo comme filiale à 100 % dans le groupe était sans doute la bonne décision. Le plan de transformation annoncé doit garantir que CFF Cargo et tous les collègues qui permettent au transport ferroviaire de marchandises de fonctionner ont un avenir ensemble. Cet avenir implique un changement culturel dans l'entreprise qui ne peut réussir que s'il est défini et conçu en accord avec le personnel.

Auprès des gens

La vice-présidente SEV Valérie Boillat évoque des défis à relever dans les ETC.

2

VPT-MBC

Reprise des négociations salariales sur fond de pétition et office de conciliation.

5

Conciliation

Travailler à temps partiel n'est pas toujours facile. Exemple aux CFF à Bienne.

7

Santé publique en danger

L'Union syndicale a décidé de soutenir le référendum contre le projet controversé de « financement uniforme des prestations ambulatoires et stationnaires » (Efas). Pour Pierre-Yves Maillard : « avec la réforme, les caisses-maladie obtiennent encore plus de pouvoir, dénonce l'ancien directeur vaudois de la santé. En plus des 35 milliards d'argent des primes, elles gèreraient à l'avenir 11 milliards des contribuables ! » Les cantons perdraient ainsi leur pouvoir de contrôle dans le domaine de la santé, ce qui limiterait le contrôle démocratique. Ce transfert de la prise en charge des coûts des cantons vers les payeurs de primes devrait provoquer aussi bien une forte augmentation des primes, mais également de la participation aux coûts. Les syndicats disent donc NON à l'explosion des primes d'assurance-maladie et NON à de nouvelles mesures d'économie au détriment des personnels de santé et des patient·es. Il y a urgence car il ne reste plus qu'un mois et il manque encore des signatures. Signez le référendum sur stop-efas.ch ou scannez le QR-Code ci-dessous.



Offre exclusive pour vous

En tant que membre SEV, vous faites partie des réseaux partenaires du **Courrier** et vous pouvez profiter d'un rabais exclusif de 30% pour le dernier quotidien romand indépendant (de la pub), de qualité et attaché à un journalisme critique. Il vous suffit de cliquer sur : lecourrier.ch/offres/
Cette offre est valable uniquement la première année et pour l'abo web et l'abo combi (web + papier le weekend).

LE COURRIER
L'essentiel, autrement.

-30%
sur nos abos aux membres de nos réseaux partenaires

www.lecourrier.ch/offres

l'info à vos côtés
COMPRENDRE LE MONDE. AGIR ENSEMBLE



VICE-PRÉSIDENTE

« Être sur le terrain m'apporte beaucoup »

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Valérie Boillat est vice-présidente du SEV depuis février 2024 et responsable des entreprises de transport concessionnaires (ETC). Historienne de formation, cette Genevoise d'adoption, jurassienne et valaisanne, travaille depuis de nombreuses années dans le milieu syndical, dernièrement chez Movendo, avant cela chez Unia. Entretien.

Tu as commencé à travailler au SEV à une période très mouvementée. Nous étions dans le sprint final de la campagne pour la 13^e rente AVS, il y avait une prise d'otages dans un train près d'Yverdon et bien d'autres choses encore. Es-tu bien arrivée ?

Oui, je suis très bien arrivée au SEV. D'abord, j'aimerais dire merci à mes collègues qui m'ont bien accueillie, ici, à Berne, comme dans les autres secrétariats et merci aux militant·e-s avec lesquels je me sens également la bienvenue. Je suis heureuse aussi de travailler en étroite collaboration avec Gilbert D'Alessandro, mon président et toute la commission centrale de la VPT. Bien sûr que j'ai un rythme soutenu. Actuellement, je saute un peu de rendez-vous en rendez-vous. Et j'ai participé aux cinq conférences de sections.

Comment as-tu vécu les rencontres avec nos militant·es aux conférences ?

Je suis quelqu'un qui apprend beaucoup, plutôt en allant sur le terrain et en parlant avec les gens qu'en restant au bureau et en lisant des rapports de gestion. Je dois aussi le faire, bien sûr. Je dois me mettre au courant de nos différentes conventions collectives de travail. C'est clair qu'il y a aussi une phase intensive de lecture que je peux combiner avec mes nombreux déplacements en train (rires). Quand je suis « sur le terrain », je rencontre les personnes qui font notre syndicat et cela me fait plaisir et m'apporte beaucoup. Je le dis souvent, c'est une joie, une fierté de voir la diversité des métiers et des compétences dans les transports. De plus, dans les ETC, je suis chargée des trains, des bus, des bateaux, des téléphériques. Un vrai rêve d'enfant qui, bien sûr, m'engage aussi face à nos membres. J'ai beaucoup de respect pour eux. Je sais ce que je leur dois et, dans un premier temps, je m'attelle à mieux comprendre leurs réalités et leurs préoccupations.

La première conférence des sections était à

Romanshorn. Je suis restée assez tard et cela m'a fait vraiment du bien, notamment de parler longuement avec le vice-président d'alors de la section Turbo, un mécanicien de locomotive. Nous avons remarqué que nous avions la même année de naissance, mais des trajectoires diverses. Il est né dans la RDA d'alors. Ma passion pour l'histoire reprend souvent le dessus. J'essaie de faire des liens entre la « grande » histoire et les histoires plus personnelles des gens que je rencontre. C'est ma manière de travailler. Ensuite, il y a eu les conférences à Zurich, à Berne et à Lausanne. Enfin celle au Tessin. Ce fut un peu la cerise sur le gâteau si j'ose dire, parce que j'ai la chance de pouvoir m'exprimer assez bien en italien. Je me réjouis d'ailleurs de pouvoir parler cette langue plus souvent. Ce fut également un grand plaisir de voyager avec mes collègues de la direction, Matthias Hartwich, Patrick Kummer et Aroldo Cambi, et de resserrer nos liens.

Qu'est-ce qui t'a particulièrement impressionnée ?

Je commencerais par le cadeau que j'ai reçu en partage de Christian Fankhauser, « son bébé » : la brochure sur la santé dans la branche bus. Elle nous permet de faire de la sensibilisation auprès des entreprises, auprès des Cantons, auprès des employeurs et évidemment parmi nos membres en démontrant que nous prenons au sérieux leurs préoccupations. J'avoue avoir été impressionnée et alarmée par l'ampleur des problèmes de santé dans ce secteur. J'ai pris conscience des défis liés au fait de conduire, en raison de trop longs tours de service, du fait de ne pas bouger assez, de ne pas avoir de réelles pauses pour les besoins physiologiques. J'ai également réalisé à quel point les problématiques touchant les femmes dans la branche sont encore trop peu connues et thématiques (vestiaires, habits adaptés à la morphologie, agressivité, sexisme, allant jusqu'à la mise à l'écart de certaines collègues, etc.). Évidemment, j'ai envie de porter ces questions plus loin. Grâce et avec des groupes tels que celui des conductrices des TPF ou de la Fart rencontrées à Bellinzona et d'autres à découvrir... Leur engagement me réjouit et je leur tire mon chapeau.

D'une manière générale, c'est un métier encore très masculin, mais nous pouvons reprendre l'offensive, en raison de la pénurie de personnel. Nous pouvons essayer de féminiser et rajeunir la branche. Là encore, comme passionnée d'histoire, je n'oublie pas que, dans les années 30 et 70, nous avons utilisé le personnel féminin et étranger comme « variable d'ajustement » (une terrible notion !) et avons renvoyé cette main

d'œuvre aux fourneaux ou dans leurs pays d'origine quand il y a eu du chômage. Cela me révolte ! Il y a autre chose à faire. Il s'agit d'améliorer durablement les conditions de travail, pour assurer la mobilité de demain. Le temps partiel peut être une piste pour les hommes et les femmes, mais le temps de travail doit être, et je sais que ce n'est pas simple, compatible avec la loi sur la durée du travail qui représente un corset assez serré, mais aussi et avant tout une protection très importante des conditions de travail.

Les entreprises affichent actuellement de bons chiffres. Les transports publics sont populaires et la marge augmente. En même temps, il manque des chauffeurs de bus et de trains. On parle de la pénurie de personnel en général. As-tu déjà des idées des demandes que tu vas adresser aux entreprises ?

Avant de venir faire cette interview avec toi, nous étions en discussion avec l'Union des transports publics (UTP). Eux aussi voient une fenêtre d'opportunité. Les chiffres sont plutôt bons, les usager·es sont revenu·es. On a un retour à une certaine normalité après les années Covid. Évidemment, il faut distinguer les CFF, les BLS, SOB, les compagnies ferroviaires touristiques et d'autres entreprises de transport notamment pour le trafic régional. Ce sera un de nos chantiers prioritaires pour obtenir les crédits et conserver de bonnes dessertes régionales. On a besoin de faire des coalitions avec les usager·es, avec les entreprises et avec la politique. J'aime bien faire ces liens. Je ne suis pas naïve et je sais qu'il y aura des arbitrages, que l'argent ne tombe pas du ciel. Je sais que les cantons et les communes sont les commanditaires et qu'ils sont soumis à des freins à l'endettement souvent sévères.

Dans un an, en mai 2025, aura lieu le prochain congrès au cours duquel tu seras officiellement élue. Est-ce qu'il y a déjà des objectifs que tu veux atteindre d'ici là ?

Pour le moment, mon principal objectif, mon « étoile fixe », c'est de travailler de façon plus transversale entre les dossiers CFF et ceux des ETC. Un des projets, par exemple, qui me semble très positif et mobilisateur, c'est d'offrir plus de formation par le biais de Movendo. Ce sont des chantiers qui nous unissent. La transversalité nous rend plus fort·es je crois. Pour cela, je peux compter sur mes collègues dans la direction. On partage beaucoup de choses. On se dit les choses aussi. On a une culture du feedback. C'est quelque chose que j'apprécie énormément.

COMITÉ

Entre deux votations cruciales pour l'État social

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Le 22 mars, le comité SEV s'est rencontré pour sa deuxième séance de l'année. Figuraient au programme le bouclage 2023, la rétrospective sur la votation sur la 13^e rente AVS et un regard sur les futures votations. En outre, le comité a accepté la fusion de diverses sections VPT neuchâteloises pour former la nouvelle section TransN.

« 2023 était une bonne année », a déclaré le responsable des finances du SEV, Aroldo Cambi. Nous avons pu recruter 1923 nouveaux membres, c'est le deuxième meilleur résultat de ces dernières années. « Ce qui est particulièrement positif, c'est que nous n'avons encore jamais enregistré autant de nouveaux membres par rapport aux départs », a-t-il souligné. « Le résultat financier du SEV est réjouissant, il a été marqué entre autres par un redressement significatif des marchés financiers. » Le comité a accepté le rapport de gestion ainsi que les comptes annuels 2023.

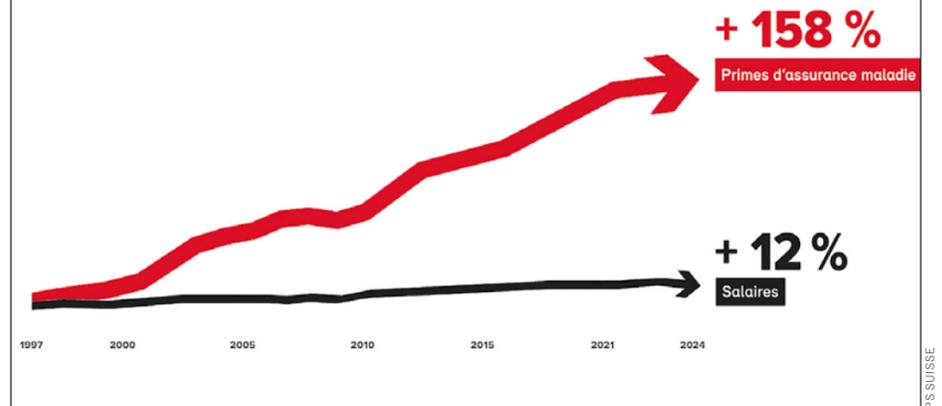
Le résultat des votations du 3 mars peut aussi nous rendre optimistes. Pour la première fois dans l'histoire de la Suisse, les syndicats ont réussi tous ensemble à faire accepter par le

peuple une initiative visant à une extension de l'État social. « Nous avons bien fait les choses mais nous avons aussi eu de la chance », a expliqué Michael Spahr, responsable de la communication au SEV et en charge des campagnes. « Beaucoup de gens se sont rendu compte qu'à la fin du mois, ils n'avaient plus grand-chose dans le portemonnaie. Le renchérissement concerne tout le monde. La votation sur une 13^e rente AVS est arrivée au bon moment. Finalement, nous avons quand même gagné grâce à l'infatigable engagement des syndicats. » Les membres des syndicats, les militants et les professionnels ont été constamment sur le terrain pour distribuer des flyers; ils ont envoyé des mails, écrit des lettres de lecteur, se sont engagés dans les réseaux sociaux et tous ont parfaitement collaboré. La 13^e rente AVS sera versée à partir de 2026.

Baisser les primes, augmenter les salaires !

« Malheureusement, nous ne pouvons pas nous reposer sur nos lauriers. Le 9 juin déjà nous devons faire un pas supplémentaire pour contrer la crise liée au pouvoir d'achat : il s'agira de dire oui à l'initiative d'allègement des primes d'assurance maladie. Et à l'automne nous devons enterrer la réforme LPP qui passera aux urnes », a poursuivi Michael Spahr. Depuis l'introduction de l'assurance maladie

Evolution des salaires et des primes d'assurance maladie



Depuis l'an 2000, les primes ont connu une hausse sans rapport avec celle des salaires. L'initiative pour l'allègement des primes d'assurance maladie veut mettre un terme à cette évolution.

obligatoire en 1996, les primes ont augmenté d'environ 160% alors que les salaires n'ont augmenté que de 12% durant la même période. Certes, les personnes et familles à faible revenu bénéficient d'une réduction des primes d'assurance maladie, toutefois l'assurance maladie devient un fardeau de plus en plus lourd pour la classe moyenne.

Pour cette raison, le PS et d'autres organisations ont lancé une initiative pour demander que les primes ne puissent pas dépasser 10% du revenu disponible. Le comité d'initiative a fait des propositions sur la manière de baisser concrètement les primes des caisses maladie, par exemple, avec des prix plus bas pour les médicaments, de meilleurs tarifs pour la desserte de base, et plus de prévention.

Il y a donc aujourd'hui déjà des solutions qui constituent des arguments valables pour cette initiative. « C'est une bonne chose d'avoir des arguments déjà tout prêts, car les lobbies financiers qui sont contre cette initiative vont faire tout leur possible durant les mois à venir pour déboussoler les gens et leur faire peur, ce qu'ils ont d'ailleurs aussi tenté pour la 13^e rente », a expliqué Michael Spahr. L'USS thématise les primes des caisses maladie le 1^{er} Mai et en a déjà proclamé le slogan : « Baisser les primes, augmenter les salaires ! »

Probablement le 22 septembre, le peuple suisse votera sur le prochain sujet de politique sociale. Il sera question du référendum contre la réforme de la loi sur la prévoyance professionnelle (LPP) que le SEV soutient. Notre syndicat doit lutter ici pour un rejet de cette réforme afin d'éviter que les salarié-es ne doivent payer plus pour, finalement, recevoir moins de rentes.

Nouvelle section VPT transN

Pour terminer cette séance, le comité SEV a accepté la fusion des sections VPT TPCV, TRN-rail et Neuchâtel TN au 1^{er} mai 2024. La nouvelle section s'appellera VPT transN. Jusqu'à aujourd'hui, il y avait trois comités de section, dispersés dans tout le canton de Neuchâtel. Depuis la fondation de l'entreprise transN issue de la fusion des TN et TRN en 2012, on a pu constater que la représentation des divers domaines d'activité de l'entreprise était répartie entre ces trois sections et qu'on n'avait pas toujours le bon interlocuteur pour la profession concernée. En fusionnant les sections, les membres du comité doivent se spécialiser dans la représentation des différentes branches. En outre, il sera aussi plus facile de constituer un comité de section plus représentatif, que ce soit en termes géographiques ou en fonction des professions. Les trois assemblées de section ont également accepté la fusion.

+

-

Selon Alliance SwissPass, les transports publics (TP) ont enregistré un **chiffre d'affaires de 6,374 milliards** de francs en 2023, ce qui représente une **augmentation de 7,2%** par rapport à 2022. En 2023, les billets unitaires ont représenté 70,8% des quelque 248 millions de billets et d'abonnements vendus. Le trafic de loisirs a notamment augmenté l'an dernier. Afin de répondre à la croissance de la mobilité et de parvenir à un transfert vers les TP, il convient de garantir le financement des investissements nécessaires.

Le Conseil national a rejeté la pétition du SEV, syndicom et SSP « **Pas de mesures d'économie dans le trafic régional des voyageurs (TRV)** ». Certes, la demande de la pétition a déjà été partiellement satisfaite l'année dernière et le crédit TRV a été augmenté de 55 millions de francs, mais **des mesures d'économie menacent à nouveau**. Le Conseil fédéral a de nouveau réduit le crédit d'engagement de 1,4% dans le plan financier 2025. Le TRV disposerait de 40 millions de moins que ce qui était prévu pour la période de financement 2022 à 2025. A suivre.



Les transports publics se sont largement remis de la crise du Covid.

PHILIPP HADORN répond

Swiss doit à nouveau valoriser son personnel

? L'année dernière, Swiss a réalisé le meilleur résultat annuel de son histoire avec un résultat opérationnel de 718,5 millions de francs. Qu'en pense le syndicat du personnel au sol ?

SEV-GATA félicite le personnel de Swiss pour ce succès qu'il a rendu possible grâce à son grand engagement. C'était loin d'être évident vu le sous-effectif massif dans de nombreuses fonctions. Celui-ci remonte au licenciement collectif fatal de 2021. À l'époque, la direction a ignoré les avertissements insistants de SEV-GATA, selon lesquels les collègues licencié-es manqueraient bientôt dès qu'il serait à nouveau possible de voler à grande échelle – ce qui s'est rapidement produit. Aujourd'hui encore, le personnel doit payer les pots cassés et fournir des prestations supplémentaires jusqu'à épuisement, tandis que la direction se vante de coûts de production bas et de résultats de rêve.

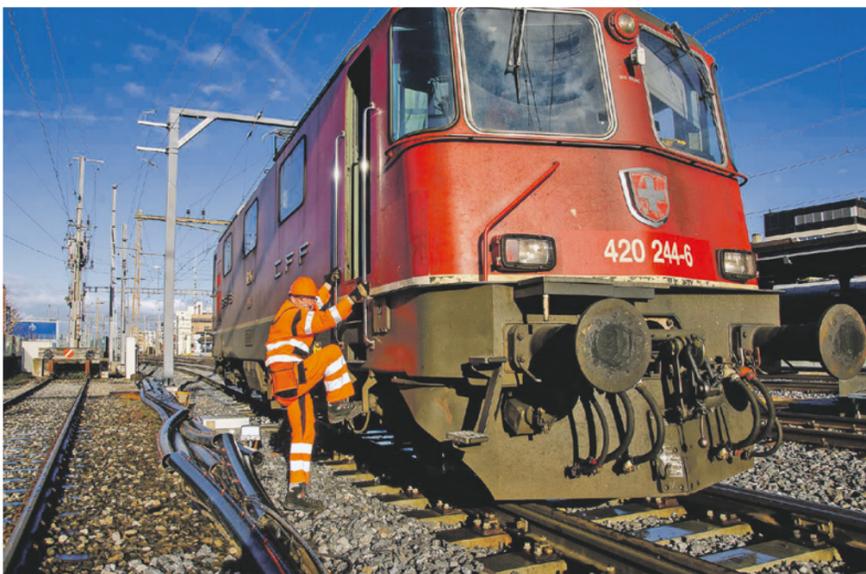
En 2023 et 2024, plus de 3000 collaborateurs seront recrutés. Les pertes des deux années de Covid ont été compensées en l'espace de deux ans. Il est d'autant plus incompréhensible que la direction n'ait même pas voulu garantir la compensation du renchérissement lors des négociations salariales pour 2024 et qu'elle ait rompu les négociations lorsque les syndicats ont insisté sur la compensation du renchérissement et exigé une participation appropriée des collaborateurs-trices aux fruits de leur travail. Avec le nouveau CEO, la direction doit à nouveau accorder au personnel l'estime qui lui est due et lui permettre de travailler dignement – sans stress ni surcharge de travail permanents. Il est urgent de remettre en place un partenariat social digne de ce nom avec une réelle participation.

Philipp Hadorn est secrétaire syndical au SEV et président de SEV-GATA.

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

BILANS 2023 CFF ET CFF CARGO

Le TWI doit rester une priorité



Un collègue du team Cargo de Thoune va aller chercher un wagon de gypse à Leissigbad. Les déclarations du directeur des CFF inquiètent quant au futur du trafic par wagons isolés.

Michael Spahr. En 2023, les CFF ont enregistré de bons résultats. C'est la première fois depuis la crise du coronavirus qu'ils réalisent un bénéfice. L'année dernière, ils ont transporté chaque jour 1,32 million de personnes et atteint ainsi le niveau de l'année record 2019. Les CFF annoncent un bénéfice de 267 millions de francs, mais ils ont encore 11,26 milliards de francs de dettes.

Lors de leur conférence de presse du 11 mars, ils ont fait savoir qu'ils voulaient poursuivre leur croissance et augmenter le nombre de chantiers. Ils vont développer l'offre pour le trafic voyageurs, notamment augmenter la cadence pour atteindre le quart d'heure, et parlent - de manière un peu vague toutefois - d'introduire plus de flexibilité dans leur offre. En matière de personnel également, les CFF veulent investir et promettent de rester un « employeur attractif » (voir également l'éditorial en page 1).

CFF Cargo, qui est redevenu une filiale des CFF, n'affiche toujours pas de résultat positif. L'exercice s'est clôturé avec une progression de 148 millions de francs, mais sur une perte de 40 millions de francs. Le trafic par trains complets se porte bien, a déclaré le directeur des CFF Vincent Ducrot dans une interview à la TSR. Or, le trafic par wagons isolés (TWI) enregistre des pertes.

Philipp Hadorn, secrétaire syndical SEV et responsable du team Cargo, commente : « C'est vrai, le résultat annuel 2023 pour CFF Cargo est meilleur que celui de l'année précédente.

Mais, avec une perte de 40 millions, il n'est pas si impressionnant. Les raisons sont claires : 1. Le mandat de la Confédération est

de ne pas toucher au concept du trafic par wagons isolés TWI tant que son avenir n'a pas été clarifié par le Parlement. 2. La consultation concernant le développement du trafic marchandises a mis en évidence qu'une extension plutôt qu'un démantèlement du TWI - avec des aides fédérales - était un objectif ralliant la majorité. 3. L'importance systémique ainsi que les objectifs climatiques exigent à tout prix une augmentation du volume de TWI qui participe au succès commercial des trains complets. »

Le Conseil fédéral va soutenir le TWI en versant chaque année environ 65 millions de francs dans le but que cela fonctionne de manière autonome par la suite (voir également le journal SEV 1/24). Dans l'interview accordé à la TSR, Vincent Ducrot parle de phase de transformation pour le TWI. Il imagine que de nouveaux terminaux seraient aménagés à la campagne. Des camions pourraient y apporter des marchandises qui seraient ensuite transbordées sur des trains de marchandises. À moyen terme, il veut ainsi dire implicitement que CFF Cargo remplacera le TWI par des camions !

De telles déclarations sont contraires à la politique pour laquelle le SEV s'engage. Philipp Hadorn s'oppose clairement aux propos de Ducrot : « Les CFF seraient bien avisés de continuer à défendre publiquement l'importance du TWI. Seul un financement jusqu'à la transformation de l'acheminement des marchandises par camions vers les terminaux ferroviaires est un No-Go. Un développement durable implique également à long terme un transport des marchandises par le rail - avec un TWI financé. »

SOUS-FÉDÉRATION ZPV

Contrôles finaux, QR Codes, sanctions et recrutement

Service de presse, info@zpv.ch. Le 7 février 2024 ont eu lieu au Comité central ZPV les premières discussions sur les priorités. Entre autres, les thèmes suivants ont été abordés :

Contrôles finaux dans les trains : comme déjà expliqué dans le dernier rapport, la ZPV est clairement d'avis que pour des raisons de sécurité, on ne peut pas effectuer les contrôles finaux dans les trains garés dans la voie. En rappelant les règlements en vigueur (prescriptions d'exploitation visite du train, chapitre 4, 1.3 sur le remisage dans la voie) les CFF ont maintenant retiré de l'application sans en parler à personne l'instruction de travail du 13.11.2023. Apparemment, ils ne connaissent pas leurs propres prescriptions. Comment les CFF peuvent-ils expliquer au personnel qu'il y a des instructions de travail contredisant les prescriptions ? Chargement des vélos par les voyageurs : en 2023, 34 tours d'assistants-clientèle avec chargement des vélos ont été prévus et 15 prestations ont été transmises à des sprinters externes. Cette année l'appli pour les réservations permettant de choisir les places des vélos dans la voiture désirée devrait être changée. On ne comprend toujours pas pourquoi la réglementation concernant la réservation pour les vélos n'est pas appliquée de manière conséquente. Situation du personnel AC : on sait que la situation du personnel est plus que préoccupante mais le fait que dans beaucoup de régions, la répartition ne respecte même plus la règle des 22h est véritablement un affront. Il ne faut pas s'étonner s'il y a toujours plus d'agressions.

On a également parlé du développement du profil professionnel AC, des réfugiés qui transitent du sud au nord, d'une reconnaissance pour les formateurs d'apprenants login, de la manière de traiter les dénonciations et de beaucoup d'autres thèmes. Nous trouvons un peu bizarre que, pour le projet de « garantie des recettes dans les trains », on engage en tant que conseillère externe une entreprise qui a son siège dans un pays voisin.

Extraits des rapports des sections : un thème apparaît souvent, il s'agit du problème des codes QR utilisés dans certains ICN sur l'axe est-ouest (IC5) qui permettent à des voyageurs de faire des annonces anonymes sur des événements dans les trains. Nous n'allons pas accepter qu'à la suite de ce genre de communications, des sanctions soient prononcées en

vers les assistants clientèle. Le déménagement des locaux du personnel dans le dépôt de Berne fait beaucoup de remue-ménage, mais des solutions aux problèmes existants sont trouvées à l'occasion de discussions constructives.

L'action de recrutement avec les petits-déjeuners a été très appréciée parmi les membres et beaucoup de gens ont apporté leur aide sur place. Un grand merci aux organisateurs. On peut lire dans le rapport de la CoPe qu'elle a fait une demande pour un système de climatisation dans les locaux du personnel des assistants clientèle et que le livret pour les trains de supporters a été revu et corrigé.

Dans le projet « Processus de départ orienté vers la clientèle (KOA) » lors du prochain *sounding board* il faudra avoir un 2^e membre de la CoPe et les réglementations sur les communications en cas de changements dans les tours seront retravaillées. Nous regrettons beaucoup le fait que Thomas Walther, président de la CoPe surface AC, ait donné sa démission de cette fonction à fin juin, car nous avons beaucoup apprécié la collaboration avec lui. La section ZPV Interlaken a été officiellement dissoute au 31.12.2023. Les travaux de clôture par la CG ont été entrepris le 2 février. Markus Zobrist va continuer de représenter les membres de la section dans la section de Berne. Dans les comités de section du RhB il y aura des rocade ces prochains temps, mais ce sont de bonnes choses, car les postes vacants pourront ainsi être repourvus.

Lors de la séance du comité régional de la ZPV RhB à Küblis le 18 janvier 2024, divers courriers à l'attention de la direction des agents de train ont été rédigés sur les thèmes de la situation de la ligne de la Bernina, des restrictions de l'horaire dès le 11 mars à cause du manque de mécaniciens de locs, d'une reconnaissance pour les formateurs et de la situation des contrôles sporadiques de la région sud. On veut toujours avoir un échange avec les chefs des agents de train du RhB.

Entretiens, la liste avec les actions de recrutement du SEV s'est bien remplie et on peut s'en réjouir. Dans toute la Suisse, diverses actions de recrutement sont planifiées sur toute l'année, souvent en collaboration entre diverses sous-fédérations. Vu la grande fluctuation dans notre profession, ces actions sont vraiment nécessaires afin de pouvoir rester un partenaire social fort dans les négociations.

TS ROMANDIE

Un nouveau président élu



SEV. Samedi 16 mars à 10h, la section TS Romandie s'est réunie lors de son assemblée des membres. Matthias Hartwich a partagé sa flamme syndicale et a parlé des futurs enjeux. De grands remerciements ont été adressés à Bruno Ryf qui a laissé sa place de président de la section à Sylvian Sahli. Les sujets abordés par les membres sont le nombre de tempo-

raires présents dans certains corps de métiers, car le roulement des collaborateurs ne permet pas un suivi du travail. La qualité et la disponibilité des trains pourraient en pâtir. Il y aurait tout à gagner si ces collègues cottaient à la même caisse de pension. Le problème du sous-effectif dans la branche Cargo a également été une inquiétude récurrente.

LETTRE DE LECTEUR

Natel obligé



René Bolzern,
chef de wagon CFF à la retraite,
PV Winterthur-Schaffhausen

En tant qu'ancien employé des CFF, je n'apprécie pas que les entreprises de transports publics obligent les utilisateurs de leurs services - c'est-à-dire nous, les clients et usagers - à acheter un smartphone.

Penser davantage au bien commun dans leurs décisions apporterait certainement un email

leur image et plus de réputation aux entreprises.

La suppression apparemment prévue (selon « K-Tipp ») des cartes multicourses à partir de 2025 me donne à réfléchir. Comme on peut le lire, cela touchera les enfants et les écoliers, les personnes âgées et celles qui ne peuvent pas se payer de smartphone.

À qui profite le développement des transports publics, qui se chiffre en milliards, si une partie de la population en est exclue ?

VPT-MBC

Reprise des négociations

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Le comité de section VPT-MBC est sollicité sur plusieurs dossiers depuis le début de l'année. La question du refus de la direction de compenser pleinement le coût de la vie a été portée devant l'Office de conciliation du canton de Vaud. La direction a fait une nouvelle proposition. La délégation syndicale doit l'analyser et, si elle lui paraît acceptable, la soumettra en votation aux membres de la section. Le 8 mars, le comité a remis la pétition sur l'instruction de service qui traite des demandes de changements de tours. Une discussion aura lieu à ce sujet le 25 mars.

Aux transports publics de la région Morges Bière Cossonay (MBC), le mécontentement est palpable avec plusieurs chantiers syndicaux ouverts en même temps. À la fin de l'année passée, les négociations relatives à la compensation du

coût de la vie sont arrivées dans une impasse. La direction des MBC a été la seule des entreprises concessionnaires vaudoises à ne proposer qu'une demi-indexation à 0,85 %. Pour cette raison, le comité de la section VPT-MBC a saisi l'Office de conciliation du canton de Vaud pour y porter ce litige.

Indexation discutée à l'Office de conciliation

La première séance a eu lieu le 12 mars. À cette occasion, la délégation syndicale a pu faire part de son incompréhension par rapport au refus de la direction de compenser entièrement le coût de la vie, estimant qu'il s'agissait là d'une baisse du salaire réel. « Cela est d'autant plus difficile à accepter que la plupart des autres entreprises de transports publics du canton de Vaud ont compensé l'inflation » déplore Patricia Alcaraz secrétaire syndicale SEV chargée des MBC. Elle précise : « cette demi-indexation a aussi été vécue comme un manque de reconnaissance envers le personnel roulant des MBC



Les pétitions se multiplient aux MBC. Cette fois, 132 collègues du personnel roulant se plaignent d'un changement des règles définissant le droit aux changements de tours.

qui a subi une détérioration de ses conditions de travail en 2024 avec des horaires comprenant notamment de grandes amplitudes. »

La direction a réaffirmé que le bien-être du personnel était une priorité mais que les budgets étaient déficitaires en 2023 et 2024 et que la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) du canton de Vaud avait demandé de réduire les coûts. « Les MBC ne nous ont pas convaincu que leur situation financière était réellement moins bonne que les autres ETC. En fondant leur argumentation sur des budgets, on voit que ce sont surtout leurs prévisions qui sont plus pessimistes que les autres » observe Patricia Alcaraz.

Après discussion, il a été décidé que la direction ferait une proposition qui aurait pour base une demi-indexation assortie d'une forme de compensation pour la demi-indexation manquante. La délégation syndicale l'a reçue le 18 mars et doit maintenant l'analyser. Si elle lui paraît acceptable, elle proposera aux membres de la section de voter par poste. Si

elle ne lui paraît pas acceptable, la discussion se poursuivra avec la direction et devant l'Office de conciliation. Au final, c'est la base qui aura le dernier mot.

Pétition sur une IDS trop restrictive

Autre sujet de discorde : l'instruction de service sur les changements de tours de service (IDS). Une nouvelle IDS a paru en effet le 14 décembre dernier pour une application au 1^{er} janvier. Elle définit le processus pour les changements de tours. Certains changements proposés par le SEV ont été pris en compte mais la question du maximum de changements consécutifs pose problème et n'est pas comprise par le personnel. Le 8 mars, le comité a remis une pétition munie de 132 signatures au directeur qui s'est dit ouvert à la discussion (photo). Celle-ci aura lieu le 25 mars lors de la séance production. Il s'agira notamment de négocier le quota de jours à poser avant ou après les vacances.

Nous vous tiendrons informé-es de la suite de ces dossiers.

GAGNER DES MEMBRES

« Génial ce que vous faites »

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Le SEV a recruté beaucoup de nouveaux membres en 2023 également. Les membres actuels y ont largement contribué et ont pu convaincre de nombreux nouveaux membres à adhérer. Celles et ceux qui ont recruté au moins trois nouveaux membres reçoivent des primes et des cadeaux. Cette pratique se poursuit en 2024. Interview avec Stefanie FÜRST qui coordonne depuis août 2023 la syndicalisation des membres.

Tu es au SEV depuis un peu plus de six mois et tu es la responsable du recrutement des membres. Quelle rétrospective fais-tu de ce temps écoulé ?

J'ai été très bien accueillie au SEV et je suis impressionnée par tout ce qu'accomplissent les nombreux bénévoles et activistes syndicaux. Que ce soit pour le travail syndical en général ou pour le recrutement des membres en particulier. C'est tout simplement génial ! Environ trois-quarts des 1923 nouveaux membres ont été gagnés à notre cause par des membres SEV. Les membres qui recrutent les membres sont particulièrement crédibles. Personne ne peut aussi bien expliquer à ses collègues pourquoi il est important d'être membre du syndicat que quelqu'un qui travaille quotidiennement sur le terrain.

Est-ce que le SEV va continuer de soutenir particulièrement cet effort ?

Naturellement. Celui ou celle qui recrute un membre continue de recevoir la prime de 50 francs. Qui recrute au moins trois nouveaux membres par année reçoit en plus un cadeau au printemps. Nous avons justement commandé une surprise pour tous et allons récompenser les top recruteurs et recruteuses dans les prochaines semaines. Celles et ceux qui ont recruté au moins huit nouveaux membres SEV sont invité-es à un événement spécial organisé par le SEV. Cette année cette journée se déroulera le 18 septembre. Pour l'instant le programme reste secret.

Comment se passent les choses du côté de la Jeunesse ?

L'année dernière, pour la première fois, nous avons organisé un concours de top recruteurs spécialement pour la Jeunesse SEV. Le membre SEV de moins de 30 ans qui a recruté le plus de nouveaux membres a gagné un voyage à Amsterdam avec le train de nuit, l'hôtel et de l'argent de poche. Cette année, nous allons refaire ce concours. Le jeune recruteur ou la jeune recruteuse qui aura le plus de succès partira en week-end à Vienne. Pour nous, il est bien clair que pour l'avenir du SEV, la jeunesse est très importante. L'année dernière, ce sont presque 600 jeunes qui ont adhéré au SEV. Ceci me réjouit et me rend très optimiste.

ANGLE DROIT

Réduction des vacances et la LDT

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

Arnaud, 55 ans, travaille depuis plus de vingt ans dans la voie, parmi le personnel de manœuvre. L'année passée il a été victime d'un accident qui lui a fait manquer trente jours de travail. Son supérieur pense que cela signifie une réduction de ses jours de vacances. Avec raison ?

En tant qu'ouvrier de manœuvre, Arnaud est soumis à la loi sur la durée du travail (LDT) et à son ordonnance (OLDT). Les conditions particulières dans le domaine des transports publics exigent des réglementations spéciales pour garantir une exploitation sûre et efficace, et protéger le personnel employé dans les entreprises assujetties à cette loi.

La semaine comprend une succession de tours de service et de tours de repos, avec de temps en temps des jours libres. En principe, la LDT prévoit une semaine de six jours avec un temps de travail journalier moyen de 7 heures. Pour autant que l'exploitation le permette, la semaine de cinq jours est respectée, mais alors le temps de travail journalier moyen dépasse les 7 heures.

Au lieu des samedis, il y a des jours de compensation qui ne sont pas forcément octroyés les samedis et au lieu des dimanches,

des jours de repos qui ne sont pas forcément octroyés les dimanches.

Le personnel a droit à quatre semaines de vacances par année civile au minimum. En cas de semaine de cinq jours, la semaine comprend cinq jours de vacances, un jour de compensation et un jour de repos. Ce droit est le même pour les personnes travaillant à temps plein ou partiel.

Les jours d'absence peuvent amener une réduction des vacances, qu'ils tombent sur des jours de travail ou sur des jours libres. Tous les jours d'absence sur une année civile sont additionnés.

À 55 ans, selon la LDT, Arnaud a droit à cinq semaines minimum. Pour calculer la réduction des vacances, toujours selon la LDT, on multiplie le nombre de jours de vacances avec le nombre de jours d'absence et on divise le résultat par le nombre de jours de l'année en question.

À la lumière de la seule LDT, Arnaud devrait donc s'attendre à une réduction de deux jours de vacances (= 25 jours de vacances × 30 jours d'absence / 365 jours dans l'année - 366 en 2024). Cependant l'OLDT précise que les 90 premiers jours d'absence (des suites d'une maladie, d'un accident, du service militaire, ou civil ou de protection civile) ne sont pas pris en compte pour le calcul de la réduction des vacances. Ainsi les jours de vacances d'Arnaud ne seront pas réduits.

SOUS-FÉDÉRATION BAU

Top recruteurs récompensés

Service de presse BAU. Nous avons enregistré 134 nouveaux membres, ceci également grâce à nos activités de recrutement. Au total, 61 membres de BAU – le personnel des travaux – ont recruté au minimum un membre et l'ont convaincu des avantages qui lui sont accordés en adhérant au syndicat SEV.

Pour la première fois, nous récompensons nos top recruteurs par une prime supplémentaire.

• **1ère place avec 500 CHF pour nos top recruteurs qui ont recruté 6 nouveaux membres.**

• **2e place (400 CHF) pour un collègue qui a recruté 5 nouveaux membres.**

• **3e place (300 CHF) pour avoir recruté 3 nouveaux membres.**

• **4e place (200 CHF) pour cinq collègues qui ont recruté chacun 2 nouveaux membres.**

• **Comme vous le voyez, en 2023 il a suffi de recruter 2 nouveaux membres pour la 4e place et 200.– !**

La remise des prix aux trois meilleurs recruteurs aura lieu à l'occasion de l'assemblée des délégués le 5 juin 2024 au Tramdepot à Berne. Pour le 4e rang, le montant sera directement versé sur le compte.

Vu les résultats réjouissants de cette action de recrutement, elle sera reconduite cette année.

Hors concours, les membres de notre comité central ont recruté de nouveaux membres : Philippe Schibli (30), Giuseppe Lanini (8), Jan Weber (6) ainsi qu'Olivier Fortis et Thomas Kaderli (chacun 4).

Plus nous sommes nombreux, plus nous sommes forts.

Un grand merci à tous les recruteurs de SEV BAU

SOUS-FÉDÉRATION TS

Pénurie de main d'oeuvre

Service de presse SEV-TS. Le comité central (CC) s'est réuni pour une séance le 8 mars 2024 à Olten. Les points forts ont été les prochaines conférences CCT, l'assemblée des délégués TS – le personnel technique – et le programme 2024 des événements de recrutement.

CCT CFF/CFE Cargo

La CCT actuelle arrive à échéance en avril 2025. Comme on le sait, les délégués à la conférence CCT du 25 octobre 2023 ont alors décidé de prolonger la CCT et de négocier certaines revendications ponctuelles afin d'améliorer la CCT. C'est pourquoi, dans le cadre d'une enquête, les délégués CCT TS ont été priés de classer par ordre de priorité les 10 principales revendications CCT que nous avons déterminées en octobre 2023. Nous apporterons la liste lors de la prochaine conférence CCT le 5 avril.

À la recherche de main d'oeuvre qualifiée

Comme nous l'avons déjà signalé à plusieurs reprises, tous les ateliers de maintenance des véhicules manquent de main d'oeuvre qualifiée. Selon les effets sur le personnel pour le plan de production 2024, l'unité d'affaires PP Entretien du matériel roulant dispose de 3737 personnes à temps complet en poste fixe (situation en septembre 2023). En plus, 463 personnes à temps complet ont été engagées en temporaire.

Nous sommes clairement d'avis que ces chiffres parlent d'eux-mêmes et qu'il faut enfin réagir. Une proposition qui va dans ce sens avec des revendications définies et précises, soit améliorer les conditions de travail et adapter les profils professionnels pour accroître l'attractivité, a été déposée il y a un certain temps.

Déjà lors de l'assemblée des délégués TS du 5 mai 2010, nous avions invité Markus

Jordi, responsable RH des CFF, à s'exprimer sur le thème de la démographie et des implications pour les CFF. À l'époque, on nous avait dit que les CFF seraient touchés par l'évolution démographique dans environ 10 à 20 ans et que cette question serait prise en compte activement dans la stratégie des RH. « Et maintenant » ?

Préparation de l'assemblée des délégués TS (AD)

La prochaine assemblée des délégués TS aura lieu le 17 mai 2024 à Olten. 33 collègues y participeront. Les propositions pour cette AD sont à adresser par écrit au président central jusqu'au 12 avril.

La sous-fédération TS affiche actuellement un effectif de 2077 membres. Cette année également, TS participera aux actions de recrutement planifiées.

Entre mars et septembre, il y aura 10 événements au total: aux ateliers d'Olten et Yverdon, à Genève/CEG – Montbrillant, Yvonnand/UHR pour la Suisse romande ainsi que dans d'autres centres d'entretien (SA) à Oberwinterthur Hegmatten, SA Muttenz, SA Biel, SA Basel, à la gare de triage de Limmatal et la gare de Lucerne. Les événements de recrutement SEV au Tessin sont encore en cours de planification. Le détail sera communiqué plus tard.

Journée TS avec les membres de la commission du personnel (CoPe)

TS met sur pied une journée CoPe le 19 août 2024 à Olten. L'objectif de cette journée est de faire connaissance et mettre en réseau les représentants TS après les élections 2024 à la CoPe. Parallèlement, les principes et processus devront être définis et mis en place au sujet de la collaboration. Les personnes concernées recevront une invitation appropriée.



Aux membres de la branche Bus

Invitation à la journée de la branche Bus

Mercredi, 22 mai 2024, 10h – env. 16h

Lieu: Centre UNIA Egghölzli, Weltpoststrasse 20, 3015 Berne

Programme/thèmes :

- 9.30h – 10h café de bienvenue
- Bienvenue par Gilbert D'Alessandro, président central VPT
- Syndicat et politique : Matthias Hartwich, président SEV
- Rapport d'activité 2023, présentation de la brochure « Santé au travail »
- Élections
- Recrutement
- Dîner 12h30 – 14h
- Discussion – débat « Attractivité de la profession de chauffeur-euse de bus »
- Programme annuel 2024/2025
- Divers

Veillez-vous inscrire rapidement, mais au plus tard jusqu'au 30 avril :

- **sur notre Homepage :** www.vpt-online.ch, dans la rubrique membres, sous « convocation », choisir « Journée VPT branche Bus » et ensuite sa propre section. Le nombre de délégués par section est clairement défini.
- **ou chez :** sev@marcel-betschart.ch / Marcel Betschart, Mühlemoosweg 6, 6414 Oberarth

Meilleures salutations du comité de la branche
Elisabeth Küng



Aux membres VPT de la branche Rail et Tourisme

Invitation à la journée de la Branche Rail et Tourisme 2024

Jeudi 16 mai 2024, 10:30 – 16:00 heures (10:00 – 10:30 heures, café-croissants)

Lieu: Centre UNIA Egghölzli, Weltpoststrasse 20, 3015 Berne

Le thème principal est mes avantages en tant que membre SEV

Chères et chers collègues,

C'est avec plaisir que nous vous invitons à la journée de la branche 2024. Nous aurons des discussions sur les défis syndicaux à venir pour la VPT et le SEV. Ce sera aussi l'occasion d'échanger vos opinions entre nous.

Il est important pour nous qu'un maximum de collègues puisse venir afin que toutes les régions et les sections soient représentées. N'oubliez pas d'inscrire les jeunes membres de vos sections qui sont intéressés par le travail syndical !

Pour des raisons d'organisation, il est impératif de s'inscrire rapidement ou au plus tard jusqu'au 2 mai sur notre homepage :

www.vpt-online.ch/de/einladungen/tagung-branche-bahn-touristik

Si vous avez plus de participants que de mandats à disposition pour votre section, veuillez les inscrire sous invités (Gäste) sur notre site.

Dans des cas exceptionnels, il est possible de s'inscrire par mail auprès de Laurent Juillerat (laurent.juillerat@vpt-online.ch)

Au plaisir de vous voir à Berne !

Aldo, Aurélien, Eveline, Flavio, Georges, Nicola et Sirpa.
Comité Branche Rail et Tourisme.



CONCILIATION

De meilleures conditions d'emploi pour plus de personnel

Chantal Fischer. De nombreuses compagnies de chemins de fer en Suisse sont confrontées à une pénurie de personnel. Des trains ont parfois été immobilisés, tout simplement parce qu'il manquait un conducteur ou une conductrice de train. Les employeurs doivent miser davantage sur les femmes pour combler leur sous-effectif et évoluer avec leur temps en matière de conditions d'emploi.

Les besoins des travailleuses et des travailleurs ont fortement évolué au cours des dernières années. La conciliation de la vie professionnelle et de la vie privée est devenue plus importante. Les femmes ayant une famille restent plus souvent dans la vie professionnelle et les hommes assument aujourd'hui plus de responsabilités familiales.

Les CFF sont également un employeur qui encourage le temps partiel et proclame de mettre en avant la conciliation. Au dépôt des mécaniciens de Bienne, cela a été vécu ainsi jusqu'à récemment : les mécaniciennes de locomotive qui travaillaient à temps partiel pour s'occuper de

leurs enfants pouvaient jusqu'à présent le faire facilement et ainsi bien concilier leur vie de famille avec leur travail.

Depuis décembre 2023, les employé-es à temps partiel – y compris celles et ceux dont le taux d'occupation est faible – seront désormais annualisé-es et mis dans les lignes. La décision a été prise il y a une année déjà entre le chef du personnel des locomotives et le chef de la répartition.

Dialogue établi

Les mécaniciennes et mécaniciens n'ont pas été consultés et n'ont pas été informés rapidement de la décision. Ils ont été mis devant le fait accompli qu'à fin 2023. Avec cette nouvelle réglementation, il est presque impossible pour les personnes concernées de gérer une vie familiale et de la concilier avec la vie professionnelle. Ce changement entraîne également un surcroît de travail incompréhensible pour la répartition. Ces circonstances ont suscité des protestations.

Après des discussions visant à clarifier la si-

tuation, les angles ont pu être quelque peu arrondis. Le directeur de production s'est excusé en particulier pour la communication malheureuse qui a eu lieu par e-mail au lieu d'un entretien personnel. La question de savoir à partir de quel taux d'occupation une annualisation sur la ligne a du sens reste ouverte.

D'ici à fin mars, les mécaniciennes de locomotive concernées doivent en outre être informées de la date à partir de laquelle un retour à l'ancien système est possible. Le souhait d'inclure les samedis et les dimanches comme jours fixes de tra-

vail à temps partiel reste un point d'achoppement. Selon les instructions de travail sur le travail à temps partiel du personnel des locomotives – un règlement édicté unilatéralement par les CFF – cela n'est pas prévu actuellement. Le SEV demande une révision de cette directive.

Pour que toutes et tous les collègues, indépendamment de leur taux d'occupation, puissent prendre des week-ends de congé, il faut des idées nouvelles et créatives et, ce qui est sans doute le plus important, plus de personnel ! Le SEV reste attentif et suit le dossier de près.

Remplissez le sondage maintenant !

Le SEV a lancé un sondage sur le thème de la conciliation dans le travail en équipe (voir notre dernière édition). Le SEV veut ainsi savoir comment fonctionne la conciliation dans le contexte du travail en équipe selon la LDT et où des améliorations sont nécessaires. Est-ce que tu travailles en équipe ? Alors participe et ai-

de-nous à obtenir une vue d'ensemble de la situation... Les hommes sont aussi invités à participer.



Scanne le QR Code ou <https://app.umfrageonline.ch/s/s7f9zzh>

PV BIENNE / BIEL

Comment gérer ses archives photos

R. Drewes / P. von Ballmoos. Après les salutations, notre président Roger Schweizer a passé le flambeau au vice-directeur du chœur d'hommes des cheminots retraités de Bienne : EHUD Schloimi. Une fois que les deux chants ont fini de résonner, les affaires statutaires ont été abordées lors de la dernière assemblée générale du 15 mars au Restaurant Bahnhof à Brügg. Les comptes 2023 ainsi que le budget 2024 ont été approuvés à l'unanimité. Il a été pris acte du départ de Jean-Claude Amiet, Fritz Lerch et Samuel Schär du comité, un cadeau leur a été remis. Markus Kröppli a été élu pour compléter le comité; il assumera la fonction de vice-président jusqu'à fin 2024. Reto Abderhalden s'est proposé comme membre suppléant de la commission de gestion.

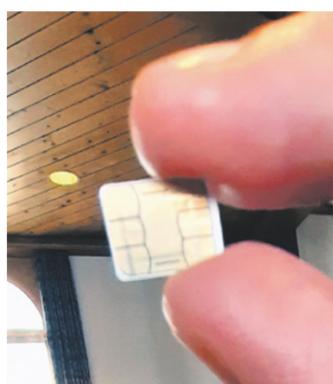
Manfred Brunner a fait un rapport impressionnant sur l'histoire du club de montagne Flügelrad aux Prés-d'Orvin. Le dimanche 2 juin, tout le monde est invité à participer à la célébration du centenaire de ce club de cheminots. Infos sous www.bergclub-fluegelrad.ch.

Pierre von Ballmoos nous a relaté de manière passionnante l'évolution de la photographie. La génération précédente prenait des photos avec un appareil photo et développait les images sur papier. Conservez ces images, car elles seront toujours, à moins d'être détruites manuellement, à la disposition de la postérité. Merci de ne pas les conserver dans le grenier, la cave ou le garage. L'évolution actuelle du monde numérisé (téléphone portable, appareil photo) présente de nombreux avantages en termes de quantité

d'images et d'archivage. Mais en appuyant sur une mauvaise touche, des milliers d'images peuvent être effacées en quelques secondes. C'est pourquoi il faut toujours faire des copies et les sauvegarder. Dans sa présentation PowerPoint, Pierre a montré comment les images peuvent être traitées, y compris avec l'IA. Des documents résumant cette présentation seront mis en ligne avec un lien sur le site de la PV Bienne.

Veuillez prendre note des dates de nos prochaines manifestations : fête du Travail, mercredi 1^{er} mai à Bienne avec la présence de notre président SEV Matthias Hartwich. Mercredi 21 août, le voyage de section nous conduira au Stanserhorn. Vendredi 20 septembre : assemblée d'automne comme d'habitude à Brügg.

Notre président remercie le chœur d'hommes et les deux orateurs et nous souhaite de passer le printemps et l'été à venir en pleine forme. L'assemblée se termine à 16 heures.



Chip contenant des milliers de photos

SOUS-FÉDÉRATION RPV

Comité central au Tessin

Service de presse UVRPV. Le comité central RPV s'est réuni les 14 et 15 mars 2024 à Chiasso en tant qu'invité de la section RPV-Ticino, qui s'est chargée cette année de l'organisation et du déroulement de la séance du comité central.

La CFF News du 11 mars 2024 a jeté les bases pour des discussions intéressantes et animées lors de cette séance. L'année passée était une bonne année pour les CFF : 1,32 million de personnes ont pris les trains CFF chaque jour. Ce chiffre, qui rejoint celui de l'année record 2019, porte ses fruits : en effet plus de voyageurs signifie plus de recettes. C'est pourquoi les CFF se trouvent pour la première fois depuis 2019 à nouveau hors des chiffres rouges. Ils affichent un bénéfice de 267 millions de francs. Cela grâce aux collaboratrices et collaborateurs CFF également. Les CFF remercient le personnel qui, chaque jour, s'engage avec passion pour le bien-être de la clientèle.

Le résultat de CFF Cargo Suisse s'est amélioré par rapport à l'année passée de 148 millions de francs pour arriver à -40 millions de francs. Cela doit être imputé en particulier à la correction de valeur effectuée l'année précédente (-128 millions de francs) qui a engendré aussi en 2023 des amortissements plus bas dans le matériel roulant (CHF -12mio). Les prestations de transport ont considérablement baissé par rapport à l'année précédente, de 377 millions de tonnes-kilomètres nettes (t-km), resp. de 7,5%.

Les causes principales de cette évolution négative sont le déficit structurel du trafic par wagons isolés, la pression sur les coûts et la

mauvaise conjoncture en Europe qui a amené une baisse dans le trafic international.

Le programme G-ensis doit maintenant contribuer à redresser la situation. En ce qui concerne la prescription d'exploitation de Cargo G-2024-001 «Pilote sur la vitesse de manœuvre», la RPV s'étonne de la teneur de ce document. Il y est stipulé que dans certains cas de manœuvre, il faut respecter la Vmax 20 km/h. Mais si on roule sur une voie-mère cette vitesse maximale n'est plus appliquée. Toutefois, dans toutes les PCT le terme de «voie-mère» n'existe pas et donc cette réglementation soulève quelques questions et va déclencher encore des discussions.

La représentation des nouvelles adhésions donne une image réjouissante. Durant les deux premiers mois et demi en 2024, la RPV a pu accueillir 16 nouveaux membres.

Les comptes annuels et le rapport de la CG ont été traités et seront recommandés pour acceptation lors de l'assemblée des délégués (AD). Il en va de même pour le rapport annuel 2023 et le budget 2025.

Lors de l'AD il faudra procéder aux élections pour la période administrative 2025-2028, ceci a été discuté au sein du comité central et les noms des candidats ont été donnés. Nous avons accueilli en tant qu'invité le jeudi 14 mars 2024 Angelo Stroppini qui nous a informés des actualités du Tessin.

Ce canton est un cas particulier, a-t-il expliqué en souriant pour commencer son exposé. Cela réside dans sa situation géographique sur le corridor nord-sud et aussi dans la mentalité différente que l'on observe

aisément si l'on est en visite au Tessin. La situation au Gothard, en particulier celle du tunnel de base, se ressent encore fortement autant en ce qui concerne le trafic voyageurs que celui des marchandises, et on espère que la situation se calmera dès septembre avec la réouverture du tunnel de base du Saint-Gothard.

Ce tunnel n'est cependant pas la seule source d'inquiétude : la libéralisation du trafic voyageurs de l'UE inquiète également et pose de nombreuses questions. On craint, de plus, que l'année prochaine survienne un démantèlement des prestations dans les transports publics, car la mobilité au Tessin durant les années 2022-23 a augmenté de 17 % seulement.

La section RPV Ticino a récemment élu un nouveau comité qui favorisera un nouveau départ dans les affaires syndicales. Les thèmes qui nous préoccupent sont les salaires dans le service de manœuvre, ainsi que la rémunération des diverses professions (manœuvre/clean) qui doit donner lieu à des discussions et des interventions. Cela constituera aussi un thème pour la CCT, et la section RPV Ticino présentera une proposition à ce sujet. Au Tessin, il arrive que des engagements temporaires ne soient pas transformés en engagements fixes et ce personnel fait toujours l'objet de discussions également au SEV. Le secrétariat de Bellinzone rencontre les diverses sections du Tessin pour un échange régulier qu'il est important de poursuivre.

La section RPV Ticino a prévu de faire des visites dans la surface sur différents sites et doit maintenant les planifier.

Sections

16.4. VPT MOB

Assemblée des membres.

à 18h15 à Château d'Oex au buffet de la gare. Le président du syndicat, Matthias Hartwich sera présent pour cette occasion. Nous vous espérons donc nombreuses et nombreux
Votre comité

3.5. ZPV Biel / Bienne

Assemblée des membres.

Vous êtes cordialement invités à cette assemblée qui aura lieu le 3 mai à 17h à la Salle de la Geno, Genossenschaftsstrasse 18, 2560 Nidau. Assemblée des membres et élections du comité. *Votre comité.*

Retraité-e-s

4.4. PV Jura

Assemblée de membres.

Elle aura lieu à 14h15 au restaurant de la Poste à Glovelier. Nous traiterons l'ordre du jour statutaire. L'orateur du jour Serge Anet nous parlera de l'actualité syndicale. A l'issue de l'assemblée, une collation vous est offerte. Comme d'habitude nous invitons également les partenaires de nos membres SEV PV. *Le comité.*

18.4. PV Vaud

Assemblée de membres.

Le comité de la section à le plaisir de vous inviter à votre assemblée des membres 2024, le jeudi 18 avril à 14h, à la salle Jean-Villard Gilles de la Maison du Peuple, Place Chauderon 5 à Lausanne.

En première partie, après un hommage rendu aux collègues disparus, nous traiterons les points statutaires, adoption des comptes, rapport d'activité 2023, ainsi que la présentation des activités 2024. Nous élirons les membres du comité pour la période 2025 à 2028. Nous statuerons pour une éventuelle hausse des cotisations pour la PV Vaud.

En deuxième partie de notre assemblée, le collègue Jean-Louis Scherz, ancien porte-parole des CFF, nous présentera le rôle d'un porte-parole d'une grande entreprise. Nous vous encourageons à participer à cette assemblée. Les accompagnants sont les bienvenus. Comme de tradition, les boissons seront prises en charge par la section. L'assemblée générale est la pierre d'angle de la vie sociale du SEV PV Vaud. *Le comité*

22.5. Sous-fédération VPT

Journée de la branche bus.

Entre autres, discussion/débat « Attractivité du métier de conducteur de bus », présentation de la brochure « Santé au travail », informations de Gilbert D'Alessandro, président central VPT et Matthias Hartwich, président SEV. Inscription jusqu'au 30 avril au plus tard sous www.vpt-online.ch (sous « Invitations », sélectionner l'assemblée de branche Bus puis sa propre section). Le comité de branche. 10 h (café dès 9 h 30), Centre Unia Egghölzli, Weltpoststr. 20, Berne.

Formation

22.5. Développement de l'organisation (adhésions)

Le recrutement est un enjeu majeur pour notre syndicat. Ce cours intéressant et dynamique permet développer des arguments et des techniques de dialogue pour convaincre et encourager nos collègues à rejoindre le syndicat.

Au programme : travaux de groupe, apports théoriques et ateliers d'échanges. Ce cours rassemble des collègues des CFF et des compagnies privées, ce qui permet un riche échange d'expériences. Intervenant : Michel Schweri, formateur d'adultes. **Lieu :** Lausanne, Espace Dickens, Av. Charles Dickens 4 (à côté du secrétariat régional SEV). Le cours se déroule sur la journée entière.

Inscription : sev-online.ch/fr/aktuell/agenda/22-5-2024 ou urlz.fr/pT8Q.

Sous-fédérations

16.5. Sous-fédération VPT

Journée de branche Rail et Tourisme.

Thème principal : « Mes avantages en tant que membre SEV ». Inscription jusqu'au 2 mai au plus tard. Veuillez vous inscrire via notre site Internet : <https://vpt-online.ch/de/einladung/tagung-branchenbahn-touristik>. Dans des cas exceptionnels, possible de s'inscrire par e-mail auprès de laurent.juillerat@vpt-online.ch.

Le comité de branche.

Lieu : 10h30 (café à partir de 10h), Centre Unia Egghölzli, Weltpoststr. 20, Berne.

Agenda 4/24



Journée de la migration 2024

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



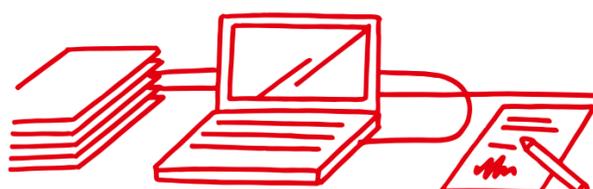
Vendredi 27 septembre 2024, 9h00 – 16h30 hôtel Olten, Bahnhofstrasse 5, Olten

Qui peut participer ?

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

Les sujets:

- Soutenir l'initiative pour la démocratie, « Pour un droit fondamental à la naturalisation »
- « le travail temporaire » et « les frontaliers », un enjeu syndical.



PV GENÈVE

Assemblée de section

Serge Anet. Nous partîmes 42 mais par un prompt renfort, nous nous vîmes ... 42 en arrivant au port, c'est-à-dire à l'UOG. Après une partie statutaire rapidement expédiée, l'heure était aux élections pour 2025 – 2028. Pas de surprise, toute l'équipe acceptait une réélection et c'est donc Serge Anet qui tiendra le fouet et le comité formé d'André Broye, Roger Tacheron, Josiane Chaillet, Angèle Delaquis, Gérard Macheret et Pierre-Alain Nicolet se répartira les tâches, avec peut-être des changements. La commission de gestion sera présidée pour une an-

née par Chantal Nagel, accompagnée par Arnold Burger et Yves Demierre.

On s'est félicité du succès de la 13^e rente AVS et on a remercié le SEV pour l'allocation de renchérissement qu'une majorité des membres a déjà reçu le 6 mars. Les autres n'ont qu'un mois à attendre. Et la position du SEV face aux intentions de libéralisation à outrance de l'UE reçoit tout notre appui.

Et pour finir, ci-contre la photo des jubilaires prise lors de la Fête de Noël du 5 décembre dernier et qui est restée dans nos tiroirs.



LDD

DÉCÈS

Clemenz Karl; 1936; Dienstchef / chef de service, Lyss, PV Biel-Bienne.

Dubey Henri; 1937; Chef du mouvement, Düdingen, PV Fribourg.

Scholl Othmar; 1931; Sektionschef / chef de section, Biel/Bienne, PV

Biel-Bienne.

Attention : Suite à la nouvelle loi sur les données, 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

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, Elisa LAnt-haler, Anita Merz, Yves Sancey, Eva Schmid, Tiemo Wydler
Adresse de la rédaction : Journal SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Bern6 ; journal@sev-online.ch; 031 357 57 57
Abonnements et changements d'adresse : mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57. Abonnement annuel pour non-membres : CHF 40.-.

Annonces : Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Tiefenastrasse 2, 8640 Rapperswil; SEVZeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11, www.fachmedien.ch
Pré-presses : CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch
Imprimerie : CH Media Print AG, www.chmediaprint.ch

Le prochain journal paraîtra le 19 avril 2024

Le délai pour les annonces est fixé au 8 avril à midi, celui de l'agenda au 9 avril à midi.

DEUTSCHE BAHN

Non au démantèlement de DB Cargo



La filiale de fret de la Deutsche Bahn (DB) doit être drastiquement réduite selon la volonté de son comité de direction : il est prévu d'externaliser des postes dans d'autres filiales et d'en supprimer certains, avant tout dans le trafic combiné et les services administratifs. Au moins 1800 postes sont concernés, estime le syndicat allemand des transports EVG (Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft) qui s'oppose à cette réduction car elle met en péril l'avenir de l'entreprise et du trafic marchandises sur le rail.

DB Cargo est le plus important opérateur de fret ferroviaire d'Europe. Malgré ses quelque 2 500 locomotives et plus de 80 000 wagons, depuis quinze ans l'entreprise se trouve constamment dans les chiffres rouges. Les déficits ont été régulièrement compensés par la maison mère.

Compensation des pertes, une assistance illicite ?

La Commission de l'UE (CE) ne veut pas tolérer plus longtemps une telle compensation. Pour cette raison, au début 2022 une procédure a été engagée contre la République fédérale pour aide illégale. Les suites pour-

raient être les mêmes qu'en France, où l'État avait pris en charge plus de cinq milliards d'euros de pertes de la compagnie de fret de la SNCF. Étant donné qu'un remboursement aurait signifié la fin immédiate de l'entreprise, on s'était mis d'accord sur le fait que Fret SNCF devait transmettre le trafic combiné et d'autres transports à la concurrence et s'ouvrir à des investisseurs privés. Cela devrait être fait d'ici à 2025. DB Cargo serait aussi menacée par un tel démantèlement si Bruxelles arrivait à la conclusion que l'entreprise fédérale, avec un financement du déficit par l'État et des subventions croisées internes, doit améliorer sa position sur le marché grâce à des prix inférieurs aux coûts. DB Cargo serait alors contrainte de renoncer à des secteurs de l'entreprise qui sont sous pression au niveau des prix sur le marché, soit le trafic combiné et le trafic par trains complets. La concurrence s'en réjouirait.

Réduire pour apaiser Bruxelles ?

Aujourd'hui, la direction de DB Cargo profite de la procédure de la CE pour mettre en œuvre des changements opérationnels de grande envergure afin « d'apaiser » Bruxelles - malgré l'opposition du syndicat EVG et des comités d'entreprise. Ces derniers contestent vivement l'argumentation prétendant que des changements opérationnels seraient nécessaires afin

d'éviter des « sanctions » de Bruxelles. Ils considèrent que la principale raison de la situation actuelle est « Les années d'inaction de la part de la direction pour établir une organisation de l'entreprise lui permettant de fonctionner de manière rentable. »

Que veut la direction ? Elle vise à externaliser tous les trafics combinés vers quatre filiales ou partenaires de DB Cargo : Mitteldeutsche Eisenbahn (MEG), Transfracht (TFG), RBH Logistics et Kombiverkehr. Le but étant d'obtenir un engagement plus flexible du personnel des locs dans les filiales et une économie des coûts du personnel chez DB Cargo.

Réduction de personnel avec risques incalculables

Toutefois, les comités d'entreprise et le syndicat EVG ne croient pas à la possibilité d'une extension rapide du personnel et des structures dans les filiales. Les représentants du personnel de DB Cargo ainsi que les comités d'entreprise des quatre filiales rejettent unanimement les projets d'externalisation du transport combiné, car ils comportent des risques incalculables. Si les plans de la direction échouent, les trafics combinés seraient repris par les entreprises concurrentes (en dehors de la DB SA) en intégralité, voire par la route. Cela causerait la perte de postes de travail dans les quatre filiales et mettrait en

péril les places de travail dans toute l'entreprise. Si DB Cargo perdait le trafic combiné, cela aurait des répercussions directes sur les ateliers, mais aussi sur le réseau et d'autres domaines. Car moins de trafic signifie aussi moins de travail.

Malgré cela, la direction de DB Cargo n'a pas voulu se pencher sur le concept présenté en tant qu'alternative par l'ensemble des comités d'entreprise. Les propositions pour un maintien du trafic combiné dans l'entreprise mère du fret et les solutions pour combattre la crise de résultat ont été balayées avant même d'être examinées.

Les représentants du syndicat EVG dans le Conseil de surveillance de DB Cargo ont encore beaucoup de questions concernant la cure d'amaigrissement programmée. Selon le vœu de la direction, ils ne sont pas inclus dans les réflexions. Contrairement à la direction, le syndicat EVG pense que les plans d'externalisation du trafic combiné et de démantèlement massif des services administratifs doivent faire l'objet d'une votation au sein du Conseil de surveillance. Cet avis est conforté par un avis de droit qui a été entretemps reçu.

Partenariat social sacrifié

« La direction de DB Cargo veut apparemment foncer droit dans le mur et sacrifier en même temps le partenariat

social qui, par le passé et malgré tous les avis divergents, a largement contribué à améliorer la communication entre l'employeur et le personnel et à rechercher des compromis acceptables », rappelle le syndicat EVG. La direction a invité les comités d'entreprise à des négociations et voulait obtenir un accord au début mars déjà, ou sinon faire appel à l'autorité de conciliation. Pour cela, selon la loi sur la constitution d'entreprise (article 76, paragraphe 2), l'employeur et le comité d'entreprise devraient chacun nommer le même nombre de délégués et convenir d'un-e président-e, qui sinon devrait être choisi-e par un tribunal du travail. Cela peut donc encore durer...

Lutte pour l'avenir de DB Cargo et du rail

« Pour résumer, on peut dire qu'on a l'impression que la DB veut défier le syndicat EVG et les comités d'entreprise », constate le syndicat. « Mais nous sommes prêts et nous allons nous défendre. Nous lutterons tous ensemble pour une DB Cargo avec un avenir. Vu les défis engendrés par le changement climatique, la seule stratégie permettant d'atteindre les objectifs est la croissance. Nous rejetons la cure d'amaigrissement de la direction de DB Cargo. Cela reviendrait à capituler et coûterait très cher en matière de places de travail. Et cela, nous, le syndicat EVG, ne l'acceptons pas ! »



PERSPECTIVES

Jörg Matter

Parfois, le hasard nous fait vivre des expériences merveilleuses. Lors de ma visite à Bordeaux l'année dernière, j'avais réservé un hôtel qui se trouvait du « mauvais » côté de la gare. C'est pourquoi mon chemin vers la ville m'a mené devant « La

Méca », où je ne serais jamais allé si j'avais réservé un hôtel du « bon » côté. La « Maison de l'économie créative et de la culture en Nouvelle-Aquitaine » de l'architecte danois Bjarke Ingels me fascine en tant que promeneur urbain par sa polyvalence

spatiale et formelle. Selon l'endroit où l'on se trouve, de nouvelles vues sur la ville et la Garonne s'offrent au spectateur.

www.la-meca.com

?

QUIZ

Es-tu incollable?

1. La vice-présidente Valérie Boillat veut...

- engager davantage de collaborateurs SEV à Genève.
- mettre davantage en réseau les dossiers des CFF et des ETC.
- travailler encore plus dans les trains.

2. Le comité SEV a approuvé la fusion suivante :

- Sections BLS, RBS et Aare-Seeland-Mobil.
- Sections TPCV, TRN-rail et TN-Neuchâtel.
- Section Elvetino avec Gastrosuisse.

3. L'avenir appartient aux jeunes. En 2023, ... jeunes sont devenus membres du SEV.

- près de 1000.
- presque 300.
- presque 600.

4. Les CFF ont bien terminé l'année 2023. Les déficits demeurent dans...

- les activités immobilières.
- le transport par wagons complets isolés.
- le transport à longue distance.

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 9 avril 2024**.

Par e-mail: mystere@sev-online.ch

Sur internet: www.sev-online.ch/quiz

Par carte postale: SEV, Quiz, Postfach, 3000 Bern 6

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

Solution du quiz N°3 /2024 :

a/c/b/b

C'est **Jean-Daniel Cerruti**, à Prangins, membre de la VPT NStCM-TPN, qui remporte **une carte cadeau des CFF d'une valeur de 40 francs**.

SUR LES TRACES DE ...

Giuseppe Argirò, chauffeur de bus à la Fart



Quand le travail est aussi une passion, tout est plus facile.

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Le parcours de Giuseppe Argirò l'a emmené de la Calabre à Locarno en passant par l'Émilie-Romagne. Notre collègue est chauffeur de profession mais c'est aussi sa passion. Son métier lui permet de concilier deux plaisirs : il aime à la fois les poids lourds et les contacts avec les gens. Enjoué et toujours prêt à plaisanter, il sait imposer le respect sans tomber dans le conflit, et cela fait de lui un excellent membre actif du syndicat.

Giuseppe Argirò est originaire de Calabre, qu'il a quittée alors qu'il était encore jeune, à 20 ans, après avoir obtenu son permis camion : « J'aime conduire de manière générale, mais conduire de grands véhicules, c'est ma passion ! » explique Giuseppe avant de me confier que son rêve depuis tout petit était de conduire des autobus. « À 20 ans, je suis parti pour l'Émilie-Romagne où j'ai vécu dix-sept ans, j'y ai travaillé comme chauffeur poids lourds. J'y ai également rencontré ma

femme et, après quelque temps, nous avons déménagé en Suisse ».

L'importance du travail syndical

Une fois au Tessin, Giuseppe se met à la recherche d'un emploi et c'est là que ressurgit son rêve de conduire des autobus. En peu de temps, il est engagé chez CarPostal où il reste trois ans avant d'arriver à la Fart (*Autolinee Ferrovie Regionali Ticinesi*) en 2016. « Quelques mois après avoir commencé à travailler à la Fart, c'était le 2 décembre 2016, je m'en souviens, il y a eu une journée de recrutement et c'est là que j'ai rejoint le SEV et découvert le travail syndical », me raconte Giuseppe. Aujourd'hui, il est lui-même un excellent recruteur : il a immédiatement participé activement en tant que membre SEV.

« Je suis une personne qui a le contact facile et cela m'est utile dans mon métier de chauffeur de bus, mais aussi dans le domaine syndical, et puis je n'ai pas ma langue dans ma poche et cela, même mes supérieurs le savent.

Toutefois, j'ai de bonnes relations avec eux », poursuit-il. C'est ce trait de caractère qui l'a amené

à siéger dans la CoPe de 2020 à 2023 : « Je suis entré dans la commission du personnel parce que je croyais à l'importance du travail syndical et aussi parce que nous étions un groupe de collègues très proches. Je trouve que le SEV fait un bon travail, il nous a aidés à résoudre pas mal de questions. »

Sa passion pour les autobus

« Mon travail me plaît beaucoup et conduire les bus, c'est vraiment ma passion ! » déclare Giuseppe avec enthousiasme, et confie que souvent, lorsqu'il arrive à la fin des vacances, la conduite des bus lui manque. Dans son métier, c'est le contact avec les gens qui lui plaît en particulier. Il m'explique qu'il n'a presque jamais eu de problèmes avec la clientèle, sûrement grâce à sa bonne humeur qui ne le lâche jamais, même pas lorsqu'il conduit les bus de nuit à la rentrée du carnaval et que, on peut bien l'imaginer, certains passagers ne sont pas simples à gérer.

« Dans mon poste de travail à la Fart, j'aime aussi d'avoir des collègues de nationalités les plus diverses. Ce multiculturalisme permet de voir les choses de manière parfois très différente. Je trouve

cela enrichissant. Quand j'étais chauffeur en Italie, poursuit-il, je sillonnais le pays en long, en large et en travers, et, parfois, je m'absentais plusieurs jours. Par contre ici, je peux rentrer à la maison chaque soir, même si, quelques fois, les tournus finissent très tard. » Le travail des tournus fait partie de son métier et cela ne lui pèse pas. Toutefois, il fait remarquer que certains aspects de la planification pourraient être améliorés. Pour cela, il serait d'accord d'apporter son aide sur un plan syndical.

Quand il est stressé, Giuseppe a un remède : son jardin. « Là où j'habite, il y a des jardins communaux. J'aime beaucoup y passer du temps. J'avais aussi un potager quand j'habitais en Émilie-Romagne et c'est grâce à cela que j'ai rencontré ma femme.

Quand je me sens stressé, je prends mon chien Bruno et nous allons au jardin. J'y retrouve mes vieux amis que je transporte aussi parfois dans mon bus. Cela me détend de m'occuper de mes légumes tout en faisant un brin de causerie. » Il aime beaucoup la montagne et fait souvent des randonnées et aussi de l'escalade et, quand c'est la saison, il va chercher des champignons, encore une autre de ses passions.

ÉNERGIE DU FUTUR

Frida Bünzli

