



SEV N°5

Le journal du Syndicat du personnel des transports



AVIATION – GATA

Aéroport: 20 ans de SEV

▶ p. 4-5

ÉDITORIAL de Matthias Hartwich

Salaires vers le haut et primes vers le bas!

▶ p. 2

Est-ce qu'on se verra à la manif du 1^{er} mai? Les festivités de ce jour et les manifestations ne seraient plus dans l'air du temps? Ce n'est pas vrai! C'est une occasion de rencontrer ses collègues, ses amis, et de mener des débats dans une ambiance détendue.

N'oublions pas que, tout au début, l'enjeu du 1^{er} mai en tant que « journée de lutte de la classe ouvrière » était d'obtenir la journée de travail de huit heures. Toutefois, pour beaucoup de collègues et pas seulement dans les transports publics (TP), les journées de travail peuvent parfois atteindre dix heures ou plus, ce qui pour certains semble être « normal ». Cependant, cela porte atteinte à la santé du personnel et à la sécurité des usager-es. C'est pourquoi il est toujours d'actualité et important de célébrer le 1^{er} mai!

Vous, les hommes et les femmes qui transportez chaque jour à travers toute la Suisse les personnes et les marchandises de manière sûre, fiable et dans le respect du climat, vous avez mérité des conditions de travail qui vous permettent de conserver une bonne santé. Vous avez droit à des salaires équitables. Ni l'un ni l'autre ne vous sont servis sur un plateau et nous devons nous battre pour l'obtenir. Une bonne occasion de le faire, c'est de participer à la manifestation du 1^{er} mai.

Dans le domaine des TP, nous devons serrer nos rangs et déclarer au politique que nous ne voulons pas d'économies dans le transport régional des voyageurs (TRV). Cela le rendrait plus cher et moins attrayant et signifierait une détérioration des conditions de travail. En outre, il faut promouvoir le trafic

marchandises ferroviaire pour pouvoir amener le fret de la route au rail; cela contribue aussi à la sauvegarde de l'environnement. En ce qui concerne le dossier européen: pas de libéralisation sur le dos du système de TP qui fonctionne très bien, aux dépens des salaires et des conditions d'engagement suisses!

Les primes des caisses maladie continuent leur escalade et surchargent les familles, ainsi que les bas et moyens revenus. C'est pourquoi nous revendiquons une baisse des primes. Les salarié-es n'ont pas reçu d'augmentation de salaire durant plusieurs années malgré le fait qu'ils l'auraient méritée pour tout le travail accompli. En leur nom, nous demandons d'augmenter les salaires.

Alors, toutes et tous dans la rue le 1^{er} mai!

Conférence CCT

130 délégués des sous-fédérations discutent de la CCT CFF/CFF Cargo

3

TPG

Après consultation, la base demande la réactivation du préavis de grève

8

Ukraine

Les syndicats pris entre les Popov et les Chicago Boys

11

Résultat BLS 2023

Le 12 mars, le BLS a présenté un super résultat 2023 : le groupe affiche un bénéfice de 20,2 millions de francs et a atteint un nouveau record avec 70,2 millions de passagers. Des chiffres réjouissants mais, pour le SEV, c'est clair : il faut maintenant investir à long terme dans le personnel ! Pour lutter contre les sous-effectifs, le SEV exige des mesures : les salaires et conditions d'engagement doivent rester compétitifs et être améliorés afin que le personnel ne parte pas et que de nouveaux spécialistes puissent être recrutés.

Loi électricité : oui le 9 juin

La loi sur l'électricité permet de produire davantage de courant à partir d'énergies renouvelables (eau, soleil, vent) nécessaires avec l'urgence climatique. La loi renforce la sécurité d'approvisionnement et donc aussi la sécurité des emplois en Suisse. Grâce à la loi, le tournant énergétique n'est pas laissé au bon vouloir du marché mais a pour principal acteur le service public suisse, qui a fait ses preuves. (USS)

UE et dumping salarial

Le mandat adopté début mars par le Conseil fédéral pour les négociations avec la Commission européenne admet et prépare une grave détérioration de la protection des salaires. Il supprime en grande partie le système des cautions. Il affaiblit l'instrument de l'interdiction d'offrir ses services en Suisse en cas de dumping constaté et raccourcit le délai d'annonce, rendant ainsi plus difficile le contrôle des entreprises susceptibles de ne pas respecter les règles. (USS)

CGN

Le bateau à vapeur Belle Epoque «Simplon» a été fortement endommagé dans la nuit de vendredi 29 à samedi 30 mars, alors qu'il était amarré à Cully. Cet événement a montré à quel point, le personnel était attaché aux navires de la CGN en s'annonçant spontanément disponible pour porter secours au «Simplon» alors en mauvaise posture. Le SEV remercie toutes les personnes qui ont permis ce sauvetage et se félicite qu'il n'y ait eu ni blessé ni pollution. Une enquête a été confiée à un collège d'experts indépendants.



Daniel Lampart, premier secrétaire de l'USS: «Je me réjouis encore cinq fois par jour de la victoire obtenue lors des votations sur la 13e rente AVS!»

1^{ER} MAI 2024

« Les gens remercient les syndicats »

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Daniel Lampart est premier secrétaire et économiste en chef de l'Union syndicale suisse (USS). L'USS, qui organise 20 syndicats autonomes, dont le SEV et quelque 370 000 membres, est la plus grande association de travailleurs de Suisse. Interview au sujet de la journée internationale des travailleuses et travailleurs, le 1^{er} mai.

Daniel Lampart, est-ce que le 1^{er} mai 2024 restera inscrit dans l'histoire ?

Si l'on considère le 3 mars alors oui, très certainement. Pour la première fois, nous, les syndicats, avons pu remporter aux urnes une initiative proposant des améliorations sociales. La 13^e rente AVS est une contribution importante pour les gens qui se débattent avec des rentes à la baisse, avec les caisses de pensions qui paient toujours moins. Cela me touche qu'un mois plus tard, les gens m'abordent presque tous les jours dans la rue ou au café pour nous remercier, nous les syndicats, pour notre engagement. Cela, nous pourrions encore le fêter le 1^{er} mai. Ce jour-là, nous devons aussi regarder vers l'avenir. La prochaine étape est de réduire les primes des caisses maladie et combattre la réforme ratée de la LPP, afin d'éviter une détérioration des caisses de pensions. Le thème le plus important pour nous est la question des rémunérations. Malgré une économie qui se porte bien, les revenus réels stagnent. Depuis une décennie, les moyens et petits salaires ne voient pas le bout du tunnel. À cause du renchérissement et des primes des caisses maladie, beaucoup de gens ont de plus en plus de peine à boucler les fins de mois. Concernant les négociations salariales, nous devons nous préparer à un automne difficile.

Si l'on revient à la 13^e rente AVS : le Conseil fédéral veut la financer par une hausse de la TVA et des déductions salariales. Comment l'USS voit-elle les choses ?

Un financement social a toujours fait partie de la solution pour nous. En clair, nous soutenons l'idée qu'une partie du financement se fasse par une augmentation des déductions salariales. En plus, nous pensons que la 13^e rente devrait être financée par les Cantons : grâce à elle, ils encaisseront plus d'impôts et pourront ainsi apporter leur contribution. Ce qui, de notre point de vue,

ne serait pas du tout acceptable serait d'envisager une réduction des contributions fédérales. Ce qui est positif, c'est que la 13^e rente sera introduite dès janvier 2026, indépendamment du délai nécessaire pour régler le financement à long terme. L'AVS a suffisamment de réserves pour assumer une rente mensuelle supplémentaire.

Les syndicats vont se battre pour éviter que le financement de l'AVS n'amène une autre perte du pouvoir d'achat. Il faut une augmentation des salaires pour compenser la hausse des déductions salariales. Cette revendication est-elle comprise dans le slogan «Baisser les primes, augmenter les salaires» ?

C'est le cas. Pour l'USS et tous les syndicats, il s'agit en premier lieu d'obtenir des augmentations réelles de salaires. Ainsi qu'une baisse des primes des caisses maladie. Dans beaucoup de cantons, les familles avec des petits et moyens revenus ne reçoivent pas de réduction des primes et paient plus de 1000 francs par mois pour les caisses maladie. Il y a dix ans déjà lors d'un congrès USS, nous avions décidé qu'il fallait lutter pour que les primes ne puissent pas dépasser 10% du revenu d'une famille. Ce serait un progrès énorme si nous parvenions à gagner en votation le 9 juin prochain cette revendication syndicale importante.

Malheureusement, il y a toujours des gens qui travaillent, mais qui n'arrivent pas à vivre de leur salaire. Dans plusieurs endroits, des initiatives sur les salaires minimums seront lancées le 1^{er} mai. Y aura-t-il aussi une tentative sur le plan national ?

Nous soutenons actuellement avant tout les initiatives cantonales et communales qui ont de bonnes perspectives de succès. Ce qui est choquant, c'est que les employeurs s'attaquent maintenant aux salaires minimums. Ils veulent que via les conventions collectives de travail, l'on puisse réduire les salaires minimums cantonaux, qui sont souvent vitaux. Le parlement a accepté une motion qui demande que lorsqu'une CCT prévoit un salaire minimum plus bas que le salaire minimum cantonal, on applique le plus petit salaire. Par-là, les employeurs ouvrent tout grand la porte à la pauvreté et aux abus. C'est un affront vis-à-vis de la population des cantons prévoyant déjà des salaires minimums. Et si les employeurs se mettent à lutter contre les salaires minimums, il s'agit tout simplement d'une insulte envers le partenariat social.

Il ne faut pas monter les salaires minimums et les CCT les uns contre les autres. Malheureusement, seulement environ 50% des salarié·es bénéficient d'une CCT. Il faut que cela change ! Nous exigeons des CCT dans les domaines où il n'y en a pas encore ou très peu, comme dans le commerce de détail, les soins à long terme ou les crèches. De surcroît, dans les professions dites féminines, les salaires sont plus bas en moyenne. Avec une CCT, cela peut enfin changer !

Un autre grand chantier, c'est l'Europe, et respectivement les négociations de la Suisse avec l'UE. Quelles sont les chances que nos positions soient prises au sérieux ?

L'UDC vient de déposer son initiative « Pas de Suisse à 10 millions » qui, si elle est acceptée en votation, signifierait la fin des accords bilatéraux et de la libre circulation des personnes. Nous allons nous battre là-contre, car les accords bilatéraux et la libre circulation ont apporté beaucoup d'avantages à la population. Il est d'autant plus important que nos délégués à Bruxelles se battent pour maintenir la protection des salaires et pour que nous ne soyons pas contraints d'accepter une libéralisation du marché de l'électricité et du transport ferroviaire. Nous sommes à disposition du Conseil fédéral pour en discuter. La personne chargée de ce dossier est – bien entendu – un conseiller fédéral UDC, Guy Parmelin. Pour l'instant il n'a engagé aucune responsabilité.

Revenons au 1^{er} mai : allons-nous fêter, grâce à la votation du 3 mars, un passage à une nouvelle ère ? Un retour au bien commun plutôt qu'au profit de quelques privilégiés ?

La 13^e rente AVS est un pas important dans cette direction, mais on ne nous fera pas de cadeaux à l'avenir non plus. L'essence même du travail syndical, c'est de choisir des projets dans lesquels nous pouvons nous engager avec la plus grande détermination, c'est ce que nous avons fait avec succès avec la 13^e rente AVS. Je pense que si nous appliquons ce principe, nous aurons à l'avenir encore d'autres succès à fêter.

Le SEV au 1^{er} mai

Le SEV sera présent à Bienne (discours du président SEV Matthias Hartwich), Fribourg, Genève, Lausanne et Rapperswil-Jona (discours de la vice-présidente SEV Valérie Boillat). Lien vers toutes les manifs sur notre site web et page 10.

PREMIÈRE CONFÉRENCE CCT CFF/CFF CARGO 2024

Jalons posés pour la CCT 2025: stabilité et sécurité

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Lors d'un vendredi matin du début avril, 130 collègues ont pris place dans la grande salle de l'Union de poste universelle à Berne en tant que délégués des sous-fédérations SEV. Ils se sont réunis pour la première conférence CCT CFF/CFF Cargo de cette année.

Parmi les délégué-es, il y avait des représentant-es de toutes les régions linguistiques de Suisse et des divers groupes professionnels, tels que le personnel des travaux et de la manœuvre, les assistants clientèle, le personnel des locs, les collègues des ateliers et des centres d'exploitation, des guichets et de l'administration.

Le nouveau team du SEV mené par le vice-président Patrick Kummer s'est efforcé de donner la parole à tous les délégués et de structurer les discussions de manière ouverte, en respectant tout de même le temps prévu par un ordre du jour dense. Ainsi, même les collègues du Tessin ont eu la possibilité de rentrer chez eux le soir même.

Lors de la dernière conférence CCT en 2023, les délégués ont décidé que la CCT CFF et CFF Cargo devait être prolongée et améliorée. En ce vendredi matin, il s'agissait dès lors de confirmer cette direction et de décider quels secteurs partiels de la CCT devaient être optimisés.

Patrick Kummer, vice-président SEV, a évoqué en introduction les deux grands défis



Participation étendue: les délégués décident sur des propositions et définissent les directions à prendre.

aux CFF et à CFF Cargo, qui concernent en définitive toute la branche des transports publics: les sous-effectifs dans divers groupes professionnels et les problèmes liés à la sécurité dans le domaine de la manœuvre, chez les assistants clientèle et dans les ateliers. « Au vu de ce contexte, il est important pour nous de

viser la stabilité en prolongeant la CCT qui arrivera à échéance à fin avril 2025 », a constaté Patrick Kummer. « Dans une deuxième étape, nous devons relever les défis existants et améliorer la CCT sur certains points précis. »

Dans cette perspective, les nombreuses propositions des sous-fédérations ont été discutées

et soumises au vote des délégué-es. En sont résultées des discussions engagées, parfois controversées, et des échanges précieux et participatifs.

Négociations avec les CFF/Cargo: prochaines dates

Le SEV compte deux organes de décision pour le partenariat social avec les CFF et CFF Cargo: la conférence CCT est responsable des revendications, des modifications et des décisions concernant les négociations CCT, et la commission CCT se préoccupe de déterminer les revendications salariales et de décider concernant le résultat des négociations salariales avec les CFF et CFF Cargo. Les deux organes sont composés de collègues délégués par les sous-fédérations.

En août 2024 aura lieu la prochaine conférence CCT. Jusque-là, le SEV mènera des discussions avec les CFF et CFF Cargo concernant la suite à donner pour la prolongation et l'amélioration de la CCT. En septembre 2024 se déroulera la prochaine séance de la commission CCT. Ensemble avec les délégués de la commission, le SEV va définir les revendications salariales de cette année et prendre une décision à leur propos. Comme chaque année, les négociations salariales avec les CFF et CFF Cargo se dérouleront dans la deuxième moitié de l'automne.

+

Le référendum contre le nouveau modèle de financement hospitalier EFAS aboutit.

Le 18 avril, le syndicat SSP a déposé les signatures. Le financement uniforme des prestations ambulatoires et hospitalières (EFAS), tel qu'il a été adopté par le Parlement, vise à transférer de nombreux coûts des cantons vers les caisses maladie. Des primes plus élevées et une pression supplémentaire sur le personnel de santé risquent d'en résulter. Grâce au référendum syndical, les électeurs auront le dernier mot à l'automne 2024.

Les milieux immobiliers veulent réformer le droit du bail. La révision sera soumise à référendum, mais ils reviennent déjà à la charge via deux initiatives parlementaires déposées par l'UDC Hans Egloff. Leur but: limiter les possibilités de contester le loyer initial, notamment s'il a été augmenté abusivement par rapport au bail précédent, et faciliter les résiliations pour ensuite augmenter les loyers. L'Asloca a calculé que, pour 2023, les locataires ont payé 10,6 milliards de francs en trop. Visiblement, ce n'est pas encore assez!



Coûts de la santé ou loyers en hausse, référendums en vue pour stopper la casse sociale.

SIMON BURGUNDER répond

Les mégacamions mettent en péril le transfert du trafic

Le 12 mars, le Parlement européen a accepté d'autoriser dans toute l'Europe les camions jusqu'à 25,25 mètres de long et 60 tonnes. Que signifie cette décision pour le transport ferroviaire des marchandises et pour la Suisse ?

Le Conseil des ministres de l'UE doit encore confirmer la décision du parlement mais il est très probable que les chefs d'États et de gouvernements européens donneront leur feu vert en juin au déferlement des mégacamions.

Pour la Suisse à court terme cette décision n'a pas d'incidence parce que chez nous, seuls les 40 tonnes sont autorisés. L'UE a accepté cette limite de poids dans le cadre de l'Accord sur les transports terrestres (ATT). Heureusement!

Il est toutefois évident qu'une autorisation transfrontalière des mégacamions aurait de graves conséquences, même si pour l'instant aucun camion de 60 tonnes ne circule dans le pays.

Avec les mégacamions, les prix des transports baisseront puisqu'il sera possible

de transporter un plus grand chargement avec un seul camion. Cela accroît encore le désavantage structurel du transport ferroviaire du fret en ce qui concerne les coûts. La conséquence sera un transfert massif du trafic marchandises sur la route dans toute l'Europe. Ainsi les mégacamions ne contribueront pas à réduire la production de gaz carbonique, ce sera plutôt le contraire.

Ce transfert du trafic inversé va causer une réduction supplémentaire du trafic marchandises par rail à travers la Suisse. La politique de transfert du trafic, qui a été largement acceptée, est ainsi mise en péril, aussi dans le trafic intérieur. Une transformation des installations de transport des marchandises et du matériel roulant pour les mégacamions nécessite en outre des coûts d'investissement élevés. Il y aura surtout des pressions supplémentaires envers la Suisse afin qu'elle laisse entrer les 60 tonnes.

Simon Burgunder est coordinateur de la politique des transports du SEV. Une question? Écrivez-nous à journal@sev-online.

INTERVIEW AVEC LE PRÉSIDENT SEV-GATA PHILIPP HADORN

« Que des entreprises ne veulent pas engendrer des inégalités de traitement »

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

La branche de l'aviation du SEV a vu le jour il y a vingt ans à la suite de l'intégration du syndicat GATA qui organisait le personnel au sol. En 2017, ce fut le tour de Push. SEV-GATA représente aujourd'hui plus de 7500 employé-es, avant tout chez Swiss, Swissport et d'autres prestataires de services dans les aéroports suisses. Rétrospective et regard vers l'avenir avec le secrétaire syndical Philipp Hadorn, qui préside SEV-GATA depuis 19 ans.

Que s'est-il passé exactement il y a vingt ans ?

Philipp Hadorn : En mars 2004 se terminait le contrat de coopération qui avait été conclu trois ans auparavant entre le syndicat du personnel au sol GATA (Groundstaff Aviation Technics and Administration) et le SEV. À ce moment, il a fallu faire le point pour l'avenir : voulait-on poursuivre cet essai de collaboration, ce partenariat et avancer dans cette voie ou non ? Le comité GATA s'est alors donné le temps d'étudier les diverses offres de différents syndicats. Après une votation générale, c'est le SEV qui l'a remporté.

Sur quel sujet les membres de GATA ont-ils dû voter en mars 2004 ?

Ils ont dû décider s'ils voulaient intégrer le SEV. Ensuite, le comité fédératif SEV a dû accepter la nouvelle structure SEV-GATA, puis en octobre 2004 a eu lieu l'assemblée constitutive.

Comment le contact a-t-il été établi entre le SEV et GATA ?

C'est une belle histoire : la coopération a été proposée en 2001 par le vice-président du comité fédératif de l'époque André Graf. Il habitait à Bâle et sa femme Olga travaillait chez Crossair, où les employés désiraient conclure une CCT et avaient pour cela fondé le syndicat GATA. Soudain, ils devaient négocier une CCT, mais ne savaient pas comment s'y prendre. Olga en a discuté avec d'autres collègues et ils ont eu une idée : peut-être que le SEV pourrait apporter son aide ? C'est ainsi qu'André Graf est intervenu et que la coopération s'est concrétisée, deux mois avant son élection en tant que premier membre SEV.

Comment es-tu devenu président de SEV-GATA ?

J'ai été engagé en 2002 au SEV en tant que spécialiste des négociations pour la CCT CFF. Comme j'ai des bases en anglais, on m'a demandé si je voulais prendre aussi le dossier du domaine aérien. Au début, il ne représentait qu'un petit à-côté, car durant la coopération, les membres GATA ne faisaient pas encore partie du SEV. Ce groupement encore res-

treint au SEV est assez rapidement devenu mon bébé, car je pensais que leurs conditions de travail étaient beaucoup plus précaires que dans le reste du domaine des transports collectifs. Réussir à obtenir quelque chose pour cette catégorie d'employé-es a alors été ma grande motivation sur le plan syndical. Après trois années à la vice-présidence, j'ai répondu au vœu d'assurer la présidence, dès 2005.

Quels ont été les plus grands défis syndicaux durant ces vingt années ?

D'une part, le domaine de l'aviation est un dossier international très instable, car il y a toujours une crise ou des craintes qui amènent les mêmes conséquences : une adaptation à court terme du réseau de lignes ou une hausse des prix du kérosène, donc des pertes financières. C'est pourquoi cette branche est très exigeante, mais à la fois passionnante. D'autre part, l'intégration de GATA au SEV a représenté un défi, car la structure du domaine aérien n'est pas la même que celle des cheminots. Même si le SEV est habitué à travailler avec les branches bus, navigation et remontées mécaniques, c'est aujourd'hui encore un challenge constant de parvenir à accorder tous ces genres de mobilité collective. S'ajoute à cela le fait que dans le domaine de l'aviation il y a certes des réglementations internationales, mais qu'en Suisse, les conditions de travail ne sont que peu réglées et que de grandes entreprises renommées ne veulent pas d'une CCT. Cela reste parmi nos défis aujourd'hui.

En 2020, il y a eu la pandémie de coronavirus qui a presque amené un deuxième grounding après celui de Swissair en octobre 2001...

Oui, la crise du coronavirus a cloué au sol de nombreux avions de Swiss mais elle a comporté plusieurs facettes. D'une part le trafic aérien a été reconnu en Suisse comme d'importance systémique et des deniers publics ont été versés pour garantir la survie de l'entreprise. SEV-GATA s'est engagé pour obtenir de la Confédération des garanties pour les crédits bancaires accordés à Swiss et pour la prolongation de l'indemnité en cas de réduction de l'horaire de travail. D'autre part, le personnel a dû accepter de faire beaucoup de sacrifices, par exemple en cas de chômage partiel, il a dû renoncer à 20 % de salaire en moyenne. Début 2021, nous avons conclu une « CCT de crise » avec des économies socialement supportables au niveau du personnel, en contrepartie de la promesse de Swiss de traverser cette crise avec tout son personnel afin de se tenir prête au moment du redressement.

C'est alors qu'est arrivé un nouveau CEO qui n'a pas adhéré à cette promesse et qui, en raison d'une mauvaise évaluation et malgré nos mises en



Environ 1500 employés et proches protestent le 11 septembre 2020 à l'aéroport de Zurich contre la réduction des salaires et des prestations sociales chez Swissport.

garde et nos arguments clairs et fondés, a prononcé des licenciements de masse, ce qui a eu des conséquences sur le long terme, pour le personnel ainsi que pour l'entreprise. Ces conséquences se ressentent encore aujourd'hui. Conformément à nos prévisions, la demande a rapidement augmenté et, à ce jour, elle est pratiquement aussi grande qu'avant la pandémie. Ainsi les problèmes de sous-effectifs n'ont pas tardé à apparaître et il n'a pas été facile de recruter du personnel qualifié. Le personnel restant a dû effectuer des prestations supplémentaires dans des conditions extrêmes, ce qui a rendu la situation insupportable. Cela est encore le cas en partie aujourd'hui, car il manque toujours des gens dans certains domaines. La réduction du personnel a eu des effets positifs sur le résultat de l'entreprise, toute l'ironie de la situation est que cela a bien sûr fonctionné, et qu'il a été facile de faire plus de bénéfices avec moins de gens et l'annulation des vols sous-occupés.

Quels ont été les plus grands succès de SEV-GATA durant les 20 dernières années ?

On peut certainement dire que nous avons eu du succès là où nous avons négocié et renouvelé des CCT. Il est intéressant de constater que le syndicat GATA, initialement fondé chez Crossair, est devenu le syndicat le plus fort du personnel au sol chez Swissair en peu de temps, après le grounding en octobre 2001 de la compagnie et sa quasi-reprise par Crossair. La nouvelle compagnie aérienne Swiss qui a commencé son activité le 1er mars 2002 avait besoin d'une CCT pour l'ensemble du personnel au sol et cela nous a permis de conclure des conventions collectives adaptées

et, après plusieurs licenciements de masse, d'obtenir une relative stabilité pour le personnel. Avec Swissport et d'autres entreprises, nous avons aussi pu conclure avec succès des CCT et mener des négociations salariales. Par exemple chez Swiss, pour la ronde salariale 2023, nous avons pu obtenir le meilleur résultat de tout le SEV et même au-delà. Un autre succès a été que GATA choisisse de venir au SEV il y a vingt ans : c'est une reconnaissance des prestations fournies par le SEV en tant que syndicat fort du domaine des transports. Cela est aussi valable pour l'autre intégration dans SEV-GATA, celle de l'organisation Push qui a reçu l'aval du congrès SEV en 2017 et a amené beaucoup de membres, surtout chez Swissport.

Quelles furent les moins bonnes expériences ?

Sûrement les licenciements de masse chez Swiss dans les premières années. Déjà après le grounding de Swissair, la moitié des effectifs a dû prendre la porte, puis trois autres vagues de licenciements ont suivi, qui étaient plus ou moins compréhensibles étant donné la très mauvaise posture de l'entreprise. Ce qui n'a pas été le cas de la quatrième vague durant la pandémie. Ces débuts difficiles étaient une horreur pour toute la branche. Je faisais partie des gens qui, en ce temps-là, au lieu de partir en vacances durant l'été, discutaient avec les personnes ayant perdu leur emploi pour tenter de trouver des solutions. Pour les personnes touchées, la situation était dramatique mais, avec des plans sociaux, nous avons au moins pu atténuer sensiblement les effets. Les plans sociaux apportent un semblant de soulagement dans les situations de crise.



« Les adhésions de GATA et Push étaient pour le SEV une reconnaissance de ses prestations comme syndicat fort des transports. »

PHILIPP HADORN
Président SEV-GATA

CHRONOLOGIE

24 ans de GATA

Markus Fischer. L'histoire de la division aérienne du SEV a commencé quatre ans avant sa création, avec la naissance du syndicat maison GATA au sein de la compagnie aérienne régionale Crossair. Personne ne se doutait alors qu'il deviendrait un jour le plus grand syndicat suisse du personnel au sol, par exemple chez Swiss.

- **Juillet 2000 :** les collaborateurs de Crossair fondent le Groundstaff Aviation Technics and Administra-

tion (GATA).

- **1^{er} mars 2001 :** GATA et SEV conviennent d'une coopération de 3 ans.

- **2 octobre :** Swissair étant en faillite, ses avions restent au sol. Les banques, la Confédération et les cantons injectent de l'argent, mais des milliers de collaborateurs perdent leur emploi. La direction est de fait transférée à Crossair et une société de remplacement est préparée sur la base de

cette dernière. GATA devient responsable du personnel au sol.

- **1^{er} mars 2002 :** lancement de Swiss avec 10 500 postes - dont la moitié subsistera jusqu'à mi-2006.

- **Avril 2002 :** première CCT pour le personnel au sol de Swiss.

- **Mars 2004 :** les membres de GATA votent pour l'intégration au SEV.

- **30 septembre 2004 :** Swiss dénonce la CCT du personnel au sol.

- **28 octobre 2004 :** Assemblée

pour la fondation de SEV-GATA.

- **14 mars :** SEV-GATA proteste contre les plans de licenciements massifs de Swiss et contre les détériorations de la CCT. Le 31 mars, une CCT sans détériorations est conclue.

- **22 mars :** Lufthansa se met d'accord avec les gros actionnaires de Swiss sur la reprise progressive de la compagnie dans le groupe Lufthansa et garantit le maintien du hub de Zurich et de la marque Swiss.

as de CCT ement»

PABLO GUARINO, SECRÉTAIRE SYNDICAL SEV

«Pas à pas, on a construit un réseau syndical actif»



ELISALANTHALER

Le changement climatique représente un grand défi pour le domaine des transports aériens. Comment évolue la question des émissions nocives pour le climat ?

Les autres formes de mobilité aussi sont nocives pour le climat, mais il est vrai que les quantités d'émissions produites par les transports aériens sont encore particulièrement grandes. Cependant, la branche investit actuellement beaucoup pour la protection du climat. Swiss par exemple, avec son CEO actuel, a pris un nombre de mesures au-dessus de la moyenne pour réduire les émissions aussi au sol. De manière générale aujourd'hui, les carburants renouvelables sont combinés, et la recherche et les projets pilotes sur l'utilisation des énergies renouvelables battent leur plein. Il s'agit de poser des jalons sur le plan international. Nous les syndicats, avec l'ETF et l'ITF, avons fait des consensus, ce qui n'est pas encore le cas du secteur industriel.

Quels sont les autres défis pour SEV-GATA ?

Les entreprises tentent de plus en plus de repercuter les risques financiers de leur domaine volatile sur le personnel en leur donnant un salaire de base peu élevé avec une participation aux bénéfices s'il y en a. Nous nous y opposons avec un certain succès. S'y ajoute la problématique des entreprises qui ne veulent pas de partenariat contractuel. Il en résulte des inégalités de traitement. Nous essayons de changer cela, parfois même avec l'aide de nos partenaires sociaux. Notre objectif est toujours de sécuriser les places de travail et d'avoir de bonnes conditions d'engagement. Nous nous investissons pour cela de manière conséquente. Il y a encore beaucoup à faire.

- **2008** : Externalisation de Swiss Technik dans la Lufthansa Technik Switzerland (LTSW). SEV-GATA y obtient une CCT en 2009. En 2012, LTSW supprime de nombreux postes et ferme le site de Bâle en 2013. Certains collaborateurs passent chez Swiss, pour d'autres, le plan social entre en vigueur.

- **Décembre 2012** : contrat avec Swiss pour le dialogue sur l'égalité salariale.

- **Mai 2015** : Swiss cesse ses activités à Bâle.

- **2016** : Swiss fait de gros bénéfices et agrandit sa flotte ; SEV-GATA demande plus de personnel.

- **1^{er} juillet 2017** : SEV-GATA intègre l'association du personnel Push avec environ 500 membres : à Zurich surtout chez Swissport et SBS, à Genève surtout chez Swissport et SBS, à Genève chez Swissport, ISS et Priora - où SEV-GATA devient ainsi partenaire social.

- **Mai-Novembre 2018** : négociations CCT chez Swissport.

- **Dès mars 2020** : la pandémie de Covid limite fortement le trafic aérien. SEV-GATA se mobilise pour obtenir des indemnités de chômage partiel et une aide fédérale, la Confédération donne des garanties à Swiss pour des prêts bancaires. En mars 2021, SEV-GATA conclut une CCT de crise avec Swiss. Malgré cela, Swiss procède à un licenciement col-

avons affaire à des multinationales féroces en compétition et peu désireuses de se lier par une CCT puisque les appels d'offre sont souvent gagnés par des prix cassés sur le dos du personnel précaire.

Pablo Guarino : Nous sommes passés d'une association qui, en plus de la contribution aux frais d'application, demandait 5 francs par mois à ses membres à un syndicat qui a progressivement demandé 18,40 francs et qui a profondément modifié la méthode de travail. Nous avons fait du syndicalisme tel qu'on le connaît au SEV en faisant voter les accords par les membres. C'était loin d'être évident. Il y a eu des démissions.

Dans ce cadre plutôt hostile, comment vous êtes-vous organisés ?

TM : Des rencontres avec le personnel naissent des revendications. Nous avions une base active à Genève. Des échanges réguliers avaient lieu avec les entreprises. En 2018, plusieurs collègues ont contacté le syndicat pour de simples questions ou pour des accompagnements dans le cas de litiges avec les firmes. Chez Swissport, les employé-es des salons VIP avaient fait appel à nous. Une lettre collective signée par plus de trente personnes (presque la totalité des employé-es) avait été envoyée à la direction pour soulever les problèmes rencontrés avec leur hiérarchie. Il s'agissait de mettre en place un fonctionnement qui s'appuie sur un travail de terrain pour obtenir des mandats clairs et sur les délégué-es de ces entreprises.

PA : En 2019, ce sont les superviseurs de Swissport qui ont fait appel à nous.

La pandémie a donné un grand coup de frein au trafic aérien...

PG : ... et aux avancées dans les CCT. Swissport, par exemple, a profité de la crise sanitaire pour obliger les travailleurs à choisir entre le licenciement ou la signature d'un nouveau contrat bas de gamme, ce qui a pro-

voqué une formidable mobilisation durant un mois entre janvier et février 2021 avec de très nombreuses assemblées et actions, en plein Covid. À Genève, il y a eu beaucoup moins de licenciements qu'à Zurich. Ils ont anticipé la reprise, même si nous rencontrons toujours des problèmes de gestion d'effectifs qui demeurent insuffisants.

Sur le plan syndical, depuis le Covid, on a vécu une dénonciation de convention collective, un vide conventionnel, des CCT de « crise » de courte durée qui se sont enchaînées jusqu'à arriver aujourd'hui, chez Swissport, avec une CCT « de durée normale ». Mais il y a eu quatre ans d'instabilité. Chez ISS, il y avait eu une dénonciation de la CCT, avec une nouvelle CCT chez Vebege que nous avons obtenue de haute lutte.

Chez Equans, l'entreprise a été rachetée par plusieurs entités en un court laps de temps. Il y a donc eu énormément de changements en très peu de temps. C'est une des difficultés pour réussir à construire quelque chose de stable. Les directions changent très rapidement aussi.

Quel est votre bilan après sept ans ?

TM : il y a eu un changement de culture. PUSH n'avait pas vraiment de structures et tout reposait sur des relations interpersonnelles, notamment autour de la figure d'Henri-Pierre Mullner, présent sur place et membre du comité, qui partait à la retraite. Cela a changé avec l'arrivée du SEV qui travaille sur la base de mandats octroyés formellement par des assemblées.

PG : Le SEV a en effet apporté son savoir-faire syndical. Nos collègues reçoivent les invitations pour les conférences où s'établit le cahier de revendications et ils peuvent ensuite donner leur avis sur le résultat final obtenu avec un bulletin de vote qui parvient à domicile. On fait du syndicalisme et c'est une vraie plus-value pour les gens car ils peuvent participer et décider.



ERIC ROSET

Janvier 2021 – En pleine pandémie, les salarié-es de Swissport Genève se sont battus avec dignité contre des contrats bas de gamme.

lectif à partir de mai. Un manque de personnel en résulte dès que les vols reprennent - jusqu'à aujourd'hui.

- **11 septembre 2020** : 1500 personnes manifestent à l'aéroport de Kloten et 150 à Cointrin contre la détérioration de la CCT Swissport. En décembre, « CCT de crise » à Zurich.

- **Octobre 2020 à juillet 2021** : vide contractuel chez Swissport Genève, suivie de résiliations de modifications et d'une mobilisation du per-

sonnel qui dure des mois. Ce n'est qu'après une grève le 14 juillet 2021 et grâce à la médiation du canton de Genève qu'une CCT de crise est possible. Nouvelle CCT conclue en mars 2022.

- **23 juillet 2022** : à Kloten, 200 employés de Swissport protestent à nouveau. Octobre, nouvelle CCT.

- **2023** : excellent accord salarial chez Swiss. L'AG de Swissport Genève accepte deux nouvelles CCT avec une revalorisation salariale significative.

CONFÉRENCE DE LA JEUNESSE EVG

Défendre les droits démocratiques

Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

Les 25 et 26 mars 2024, la conférence fédérale de la jeunesse du syndicat allemand des chemins de fer et des transports « EVG » s'est tenue à Francfort-sur-le-Main. L'ordre du jour comportait, outre les nouvelles élections au comité fédéral – dont l'élection d'une nouvelle coprésidence égalitaire – plus de cent propositions.

Il a été décidé d'augmenter les indemnités de grève, d'établir une « convention collective pour tous », de créer des places d'apprentissage, mais aussi de mettre en place une formation politique pour les jeunes et de prendre des mesures contre le glissement vers la droite lors des élections régionales et fédérales. La lutte contre la droite a été le fil rouge de la conférence. La jeunesse SEV était présente avec une

délégation, qui a profité de l'occasion pour créer des liens et échanger des expériences avec le syndicat frère allemand.

Plus de 100 délégués de toutes les fédérations régionales, mais aussi des invité-es, se retrouvent les 25 et 26 mars dans la maison des syndicats à Francfort-sur-le-Main. Hussein Khamis, secrétaire de la jeunesse du syndicat EVG, ouvre la conférence fédérale et en appelle à la responsabilité sociopolitique : « Nous devons défendre les droits démocratiques fondamentaux et nous lever pour nos droits. » La démocratie et la justice sociale sont le fil rouge de la conférence. « Il est inadmissible que de grandes entreprises se remplissent les poches sur le dos de nos collègues ; nous allons nous y opposer, nous battre et gagner », poursuit Khamis.

Le GCE en lutte contre la droite

Frank Hauenstein, membre du comité exécutif du syndicat EVG, a des mots très clairs



Stefanie Fürst, secrétaire syndical responsable des jeunes, s'exprime devant la jeunesse EVG.

lorsqu'il s'agit de lutter contre le populisme de droite et l'hostilité à la démocratie. « Ce qui se passe aujourd'hui n'aurait plus lieu si un parti d'extrême droite, l'AfD, prenait le relais. »

Ce n'est pas un hasard si le comité fédéral avait déjà décidé en 2019 que les membres de l'AfD ainsi que les membres de partis et de groupements similaires n'étaient pas les bienvenus au sein du EVG, car leurs positions et leurs objectifs ne sont pas compatibles avec ceux du syndicat.

Du point de vue du EVG, les élections européennes à venir sont d'autant plus importantes et surtout une participation élevée aux élections. Hauenstein compte aussi sur la jeunesse, qui peut contribuer à la mobilisation en organisant des réunions électorales.

Renforcer la jeunesse

Les délégué-es reviennent souvent sur les places d'apprentissage, sur l'importance de leur

maintien et de la création de nouvelles places. La jeunesse doit être davantage impliquée : la participation accrue de la jeunesse aux négociations tarifaires est l'une des nombreuses revendications transmises sous forme de motions à l'attention du comité fédéral du syndicat. « L'accès aux transports publics pour tous les groupes de population passe avant la logique de profit capitaliste », c'est d'ailleurs ce que demande l'auteur d'une proposition.

Échange d'expériences et nouvelles idées

Stefanie Fürst, secrétaire syndicale, parle au nom de la jeunesse SEV. « La jeunesse SEV soutient les revendications de la jeunesse EVG et se montre solidaire avec les collègues de DB Cargo ». Après un échange d'expériences enrichissant, la délégation SEV repart en Suisse avec de nouvelles idées. L'échange se poursuit, une invitation réciproque est déjà en cours de planification.

ANGLE DROIT

Droits des victimes dans le domaine pénal

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

Ruedi est assistant clientèle au SOB. Lors d'un contrôle de billets routinier, il est subitement agressé physiquement par un passager. Heureusement, la police des transports, par hasard sur place, peut rapidement intervenir et régler la situation, et Ruedi s'en sort avec quelques bleus. Concernant le déroulement de l'enquête pénale, notre collègue se pose diverses questions.

Ruedi souhaite obtenir une enquête pénale au sujet de l'incident – que doit-il faire ?

Il est évident que le client a commis une infraction pénale en attaquant physiquement Ruedi dans son rôle d'assistant clientèle d'une entreprise de transports publics. Il s'agit dans un tel cas d'un délit poursuivi d'office. Cela signifie que l'autorité de poursuite pénale doit (même sans plainte pénale) engager la poursuite pénale dès qu'elle a connaissance de l'incident. Ainsi une procédure pénale doit être ouverte indépendamment du fait que Ruedi dépose une plainte ou non. Il lui est toutefois conseillé de rassembler les preuves le plus rapidement possible et, par exemple, de demander que tous les enregistrements vidéo soient sécurisés, et d'enregistrer les données personnelles des témoins potentiels.

Lorsque Ruedi s'est défendu contre l'attaque du passager, sa montre a été brisée au cours de la bagarre. Peut-il exiger de l'agresseur le remplacement du dommage ?

Ruedi a la possibilité d'exiger la réparation du dommage dans le cadre de la procédure pénale. Cela nécessite qu'il chiffre avec précé-

sion le dommage et qu'il déclare aux autorités pénales (police ou Ministère public) qu'il souhaite exiger réparation. En règle générale, les autorités pénales mettent à disposition un formulaire spécifique à cet effet. Ce dernier doit être retourné au plus tard avant la conclusion de la procédure préliminaire.

Cet incident a désécurisé Ruedi et il craint que l'agresseur, vu la procédure pénale, veuille se venger et qu'il vienne rôder autour de chez lui. Est-ce que Ruedi peut exiger que ses données personnelles ne soient pas divulguées dans le cadre de la procédure pénale ?

Le code de procédure pénale prévoit que dans certaines conditions bien précises, les données personnelles des différentes parties peuvent ne pas être divulguées lors de la procédure. Cependant, étant donné qu'une telle mesure entraîne une restriction significative des droits de défense de l'auteur de l'infraction, la demande d'anonymat de la victime n'est accordée que dans des cas exceptionnels, à savoir si la révélation des données personnelles devait entraîner réellement un risque important menaçant la vie ou l'intégrité corporelle de la victime ou de ses proches. Il y a un risque réel menaçant la vie ou l'intégrité corporelle d'une personne lorsque des menaces de mort sont proférées, dans notre cas contre la victime ou l'un des proches, si des tentatives d'agressions ont déjà eu lieu, ou si de telles craintes sont justifiées vu le milieu dans lequel évolue la personne incriminée. C'est l'autorité responsable de la procédure qui détermine si ces conditions sont réunies.

Le team d'assistance judiciaire du SEV est à disposition pour toutes les questions juridiques concernant les droits des victimes dans une procédure pénale.

CAISSE DE PENSIONS CFF

Voir à long terme porte ses fruits

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

La Caisse de pensions (CP) CFF se porte bien. Les pensionné-es viennent de recevoir une prime de 1000 fr. et les prévisions sont optimistes. Interview avec Aroldo Cambi, président du Conseil de fondation de la CP CFF.

Il y a une année tu parlais « d'annus horribilis 2022 », une année terrible en matière d'investissement. Comment était 2023 ?

Ce fut tout le contraire : 2023 a été une très bonne année du point de vue des investissements. Avec les nôtres, nous avons pu réaliser une performance au-dessus de la moyenne, en obtenant un bénéfice de 6,5 %. Nous avons pu répercuter plus que d'habitude à tous les assurés et en plus, nous avons octroyé à tous les pensionnés une prime unique de 1000 francs.

Les primes uniques sont appréciables, mais elles constituent, comme leur nom l'indique, un versement unique. Ne serait-il pas envisageable de les rendre durables en introduisant une compensation du renchérissement automatique au niveau des rentes de la caisse de pensions ?

Le thème d'une « compensation du renchérissement automatique » reste à l'ordre du jour. Nous avons réfléchi à la possibilité de verser un montant de manière durable au lieu d'une prime unique. Mais cela implique de faire un calcul à très long terme, en clair il s'agit de versements sur une période si longue qu'elle dépasse largement l'espérance de vie moyenne des pensionnés. Nous aurions pu verser aux pensionnés seulement 50 fr. par année environ. C'est pourquoi nous avons décidé de leur offrir plutôt un cadeau unique de 1000 francs. Nous nous efforçons de proposer à l'avenir également à nos assurés une participation aux bénéfices.

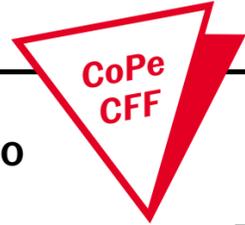
Est-ce que ce sera possible ? En ce moment il semble que les crises se succèdent. Est-il possible de faire des prévisions ?

Nous devons vivre avec les crises et les tensions géopolitiques. Certains signes font entrevoir un développement positif de l'économie mondiale. Il y a une année, l'inflation aux USA et dans beaucoup de pays d'Europe se situait entre 6 et 10 %. Maintenant nous en sommes à un peu plus de 2 % et parlons donc à nouveau d'un renchérissement sain. En Suisse, nous nous trouvons même un peu en-dessous et la Banque Nationale a justement baissé le taux directeur. Cela aussi est un signe que l'économie se porte mieux.

Nous avons légèrement modifié la stratégie de placement de la CP CFF et avons effectué une hausse modérée des actifs à risque, ce qui apporte un plus gros bénéfice à long terme. Cela représente un risque supplémentaire, mais nous avons une bonne aptitude à supporter ce risque. Notre taux de couverture est actuellement confortable. Mais nous restons naturellement prudents. Nous disposons d'une commission d'investissement très large dotée d'un haut niveau de connaissances spécialisées qui garantit que nous ne prenons pas de risques inutiles et que nous investissons intelligemment.

Comment se passent les choses au Conseil de fondation ? Cette année il y aura des élections...

Dans le Conseil de fondation, la collaboration fonctionne très bien. Nous sommes un groupe expérimenté avec un grand savoir-faire. Nous devons veiller à garantir la continuité. Cela est très important pour la stabilité et le succès de la CP CFF et les choses ne doivent pas changer tous les quatre ans. En d'autres termes : les candidats que nous proposons doivent être élus. Tout le monde en profitera en fin de compte.



ÉLECTIONS PARTIELLES COPE AUX CFF ET À CFF CARGO

Élus jusqu'à présent et e-voting

SEV/Fi
juerg.hurni@sev-online.ch

Les élections partielles pour les commissions du personnel (CoPe) des CFF et de CFF Cargo avancent à grands pas. Les candidat-es pour les sièges vacants ont pu s'annoncer jusqu'au 11 mars. On sait maintenant qui a été élu tacitement et qui se présente à des élections.

Ci-dessous, la liste des élus tacitement et des sièges restés vacants faute de candidatures. « Nous félicitons chaleureusement les élu-es pour leur élec-



Infos sur les élections à la CoPe aussi sur l'intranet des CFF et de CFF Cargo..

tion et nous réjouissons d'une bonne et étroite collaboration avec eux et leurs CoPe», déclare le secrétaire syndical Jürg Hurni, qui coordonne les élections des CoPe au SEV.

Division Marché Voyageurs

- **CoPe Surface Marché Voyageurs: Marché VS / VGB** circonscription Zurich: élu Reto Brunner (SEV); Circonscription **RIDA**: élu Markus Frei (SEV), Disponible.

- **CoPe Surface Production Voyageurs, UHR les centres d'entretien, circonscription Bellinzone**: élu Claudio Induni (SEV), Responsable des exigences opérationnelles; **Zürich**: élu Heinz Andreas Willi (SEV), Technicien de maintenance niveau 3; **UHR-Centres d'entretien Helpdesk et Diagnostic des véhicules**: élu

Vincent Niklaus (SEV), Assistant technique; **UHR-Ateliers Yverdon**: élu Adrien Perroulaz (SEV), Technicien de production niveau 3; **Assistance clientèle Est**: élue Dominique Schmid (SEV), Assistante clientèle.

Division Infrastructure

- **CoPe Surface Horaire et Exploitation Support (FUB), Wahlkreis Support**: élu Andreas Schnell (SEV), Spécialiste de la centrale d'intervention; **circonscription Conduite de l'exploitation Région Ouest**: élu Nicolas Poex (SEV), Chef du trafic ferroviaire. **CoPe Surface Disponibilité et entretien Région Centre (VU), circonscription Région Centre**: élu Philipp Thalmann (SEV), Technicien senior SAI; **circonscription VU Région Sud**: élu Jan Zimmer-

mann (SEV), B100, Chef de la sécurité, monteur spécial caténaire.

CFF Cargo

- **CoPe Surface circonscription Aarepark**: élu Bruno Hirter (SEV), Spécialiste des systèmes TC-IT.

Vote électronique jusqu'au 21 mai

Le 19 avril, toutes les personnes ayant le droit de vote dans les circonscriptions électorales où des élections écrites sont organisées recevront un e-mail sur leur compte personnel CFF. Celui-ci contient les données d'accès personnelles et le mot de passe personnel pour l'e-voting (vote électronique). Tu peux ainsi voter sur ton PC, ton ordinateur portable, ta tablette ou ton smartphone. Dès que les saisies sont terminées, l'accès et le mot de

passé expirent. Il est possible de voter jusqu'au 21 mai.

Les candidats du SEV méritent ton soutien car grâce à notre réseau et à l'encadrement par notre syndicat, ils peuvent avoir une position plus critique envers la direction.

Personnes de contact au SEV pour des questions sur ces élections Peko

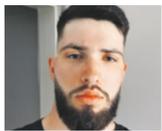
- **Trafic voyageurs**: Jürg Hurni, juerg.hurni@sev-online.ch
- **Infrastructure**: Urs Huber, urs.huber@sev-online.ch
- **Immobilier et Unités centrales**: Susanne Oehler, susanne.oehler@sev-online.ch
- **Cargo**: Philipp Hadorn, philipp.hadorn@sev-online.ch

Élections chez Cargo

À la **circonscription Est de la CoPe Surface** (1 siège) ces deux candidats SEV concourent



S. Müller.



M. Rustemi.

Simon Müller, B100 Level 2; sa motivation: *Valoriser le personnel et assurer une représentation compétente du personnel*; **Muhamedin Rustemi**, spécialiste RCP; sa motivation: *J'aimerais être un intermédiaire entre les collaborateurs et l'entreprise; c'est certainement un bon pas en avant pour mon développement personnel.*

Dans les 3 circonscriptions suivantes de la **CoPe Surface Production P**, ces candidats SEV concourent face à d'autres:

- **Circonscription UHR-Werke Olten (1 siège)**: **Stipo Risonjic**, oach qualité et compétences; sa motivation: *Je veux apporter ma contribution à l'amélioration de la situation pour les employés et les employeurs.*

sa motivation: *Je pense qu'il faut soutenir au mieux tous les collaborateurs. Mais j'aimerais aussi avoir un bon dialogue avec la direction..*

- **Circonscription Sécurité et police des transports (1 siège)**: le SEV soutient **Lukas Neumaier**, policier des transports; sa motivation: *Dans mon travail actuel, je*

candidature en tant que membre de la CoPe un moyen approprié de m'opposer de toutes mes forces à cette évolution.

Karsten Englisch, chef d'équipe; sa motivation: *Je me suis toujours engagé pour mes collègues, pour l'égalité, l'équité et la justice dans la mesure de mes possibilités, parce que c'est dans ma nature. Grâce aux CoPe, j'ai davantage de possibilités de faire entendre ma voix.*

Gaetano Miserendino, diagnosticien; sa motivation: *Les thèmes de participation ont une grande importance pour mes collègues et je*



K. Englisch.



G. Miserendino.

souhaite les intégrer et les renforcer de manière profitable dans l'entreprise.

- **CoPe Division Production Voyageurs, Circonscription UHR (1 siège)**:

Heinz Ruf, collaborateur spécialisé HD FSW Berne; sa motivation: *Depuis toujours, je me suis engagé pour les besoins de mes collègues de travail et, avec mes bientôt 24 ans d'expérience aux CFF, j'ai développé un bon réseau qui me sera certainement utile dans cette activité. Je me réjouis de relever ce défi.*

Björn Schiemann, assistant technique; sa motivation: *Participer à l'organisation du quotidien aux CFF.*



H. Ruf.



B. Schiemann.

Élections chez Infra

Chez CFF Infrastructure, il y a des élections entre des membres SEV et d'autres candidats dans les trois circonscriptions suivantes:

- **CoPe Division Infrastructure, circonscription Disponibilité et entretien (VU) (1 siège)**: le SEV soutient **Valentin Schmutz**, contrôleur de qualité SVRQ; sa motivation: *après avoir travaillé de nombreuses années dans la CoPe Surface, je souhaite maintenant m'engager dans la CoPe Division.*

- **CoPe Surface Disponibilité et entretien, circonscription Région Ouest (1 siège)**: le SEV soutient **Ruddy Julien Lugiéry**, conducteur de train, agent de piquet LC, monteur spécialiste LC, grutier, chef sécurité; sa motivation: *mon travail en tant que délégué du personnel pourra améliorer les conditions des employés, ils seront bien informés. Je suis convaincu que des employés satisfaits sont des employés plus rentables pour les CFF.*

- **CoPe Surface Disponibilité et entretien, circonscription Support (1 siège)**: le SEV soutient **Martin Sieber**, répondant technique voie ferrée; sa motivation: *mon objectif à la commission du personnel est de promouvoir un environnement de travail soutenant et respectueux pour tous. Je m'engageai pour que les préoccupations de nos collègues soient entendues et prises en compte.*



Valentin Schmutz.



Ruddy Julien Lugiéry.



Martin Sieber.



Tino Rogowski, collaborateur de production; sa motivation: *Être toujours à l'écoute des problèmes, les aborder et vouloir les changer dans le domaine de l'usine.*

- **Circonscription Ateliers UHR Bienne (1 siège)**: le SEV soutient **Roman Mettler**, technicien;



suis extrêmement intéressé par le maintien des meilleures conditions de travail possibles pour nous, les collaborateurs. De mon point de vue, c'est par le biais de la commission du personnel que je peux le mieux obtenir des améliorations pour nous, les collaborateurs.

Dans les deux circonscriptions suivantes, seuls des membres SEV sont en lice - et ils sont tous soutenus par le SEV:

- **CoPe Surface Production Voyageurs, UHR-Centres d'entretien Oberwinterthur (1 siège)**:

Hüseyin Dikyar, chef d'équipe; sa motivation: *défendre les droits des collaborateurs.*

Mihajlo Dragic, support de production; sa motivation: *malgré de*



H. Dikyar.



M. Dragic.

nombreuses lois et réglementations, les intérêts des "petites gens" sont toujours bafoués. Je vois dans ma

FIN DE LA CONSULTATION

Préavis de grève réactivé aux tpg



Déplorant le manque de prise en compte de sa souffrance au travail par la direction, le personnel des tpg a décidé en consultation de réactiver le préavis de grève déposé en janvier. La grève pourrait avoir lieu fin avril comme en 2022.

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

À 76,2%, les membres SEV ont donné mandat au comité de la section tpg de rejeter les propositions de la direction et de réactiver le préavis de grève suspendu. Alors que les négociations en cours visaient à répondre aux revendications du personnel – notamment réduire sa souffrance au travail – les propositions ont été jugées insuffisantes, en particulier car l'une d'entre elles demandait en contrepartie, une augmentation du temps de travail à la conduite. Sans avancées substantielles d'ici là, la grève aura lieu fin avril.

À la suite d'un sondage auprès de

ses membres, le comité SEV-tpg avait décidé de suspendre le préavis de grève déposé pour la journée du 31 janvier. Le conseiller d'État chargé de la mobilité avait en effet proposé un nouveau cadre de négociation du 1er février au 24 mars chapeauté par la présidente du Conseil d'administration (CA) des transports publics genevois (tpg) et s'était engagé sur certaines revendications déposées par le personnel avec ces propositions.

« Malgré ce nouveau cadre de négociation plus bénéfique aux échanges que précédemment, nous avons de nouveau eu le sentiment de ne pas être vraiment entendu sur l'urgence de nos revendications », regrette Aurélie Lelong, secrétaire syndicale SEV en charge des tpg.

Ni entendus ni pris au sérieux

« Pour les collègues, les propositions qui ont été faites par la direction n'ont clairement pas répondu à leurs revendications, notamment de réduire la souffrance au travail du personnel de conduite. Les deux variantes proposées par le CA ont donc été balayées par le personnel qui s'est prononcé clairement », ajoute-t-elle.

À la question « quel mandat donnez-vous au comité SEV-tpg? », 76,2% des votant-es ont demandé de rejeter les propositions et de réactiver le préavis de grève suspendu (18,6% ont demandé d'accepter une des propositions, 5,2% des bulletins étant nuls). Le désaveu est total pour la direction, car elle a reçu des résultats identiques à sa propre consultation.

Alors que le taux du personnel syndiqué aux tpg approche les 70%, la direction des tpg a voulu, pour la première fois, organiser sa propre consultation, remettant ainsi en cause la légitimité et la représentativité des organisations représentatives du personnel, et en particulier du SEV, le syndicat majoritaire. « Si elle cherchait à remettre en cause les résultats de notre consultation en faisant valoir les siens, c'est un échec puisque les résultats sont identiques. Le rejet est unanime! » remarque Aurélie Lelong. La syndicaliste identifie une raison très claire à ce rejet : « Une fois de plus, ils ont sous-estimé le mal-être de leurs employé-es. Il faut amener des solutions plutôt que de charger encore plus la barque », fustige-t-elle.

Pourquoi un tel désaveu des tpg?

Comment explique-t-on ce désaveu de la direction et du CA des tpg? « En voulant traiter autre chose que les causes de la souffrance du personnel et en mêlant nos revendications au futur contrat de prestation, ils ont manqué d'apporter des solutions concrètes et rapides. Cela est d'autant plus désolant que le CA s'est entêté dans ce mélange de genres malgré les nombreux avertissements de la délégation SEV. Plutôt que de réduire la pénibilité, comme demandé, ils en rajoutent une couche! » résume Aurélie Lelong.

Plan quadriennal avant la santé?

Tout au long des discussions, il a semblé que l'inquiétude première de l'entreprise et de son conseil d'administration était d'assurer le développement de l'offre prévue par le plan quadriennal (+29% en 2029 par rapport à l'offre actuelle). Malgré le fait que la préservation de la santé physique et psychique de son personnel fait partie des prérogatives de l'entreprise, tout comme la recherche constante d'améliorations des conditions de travail, ce sujet est passé au second rang de ses préoccupations. Cela s'est illustré par le fait que la présidente du CA a placé en contrepartie aux revendications du person-

nel l'augmentation du temps de travail de deux heures hebdomadaires pour les conducteur-rices. « Et cela alors que l'offre actuelle n'est pas assurée en raison d'un absentéisme très élevé qui reflète la péjoration des conditions de travail du personnel roulant et par une difficulté à recruter due à un manque d'attractivité des métiers de la conduite », déplore Aurélie Lelong. Pour elle, « ce n'est pourtant pas en exigeant davantage d'un personnel au bout du rouleau que se trouve la solution, mais dans l'amélioration des conditions de travail qui attirera un nouveau personnel de conduite ».

Améliorer les conditions de travail

Cela passe, comme le demande le personnel, par une baisse des amplitudes des plages voltiges, une baisse de la durée du temps passé derrière le volant (suppression des tranches de conduite supérieures à 4 heures), la création de postes à la réserve permettant de vrais repos et la reconnaissance salariale de la pénibilité du travail par une prise en compte de l'augmentation réelle du coût de la vie.

Le 11 avril, au lendemain du dépouillement du vote, une séance était agendée entre la présidente du CA, les tpg, le Département de la mobilité et les organisations représentatives du personnel au sujet des résultats des différentes consultations. À cette occasion, le SEV a transmis à la direction et au CA les résultats de sa consultation en les informant que le résultat clair du vote impliquait la réactivation du préavis de grève. Les revendications du personnel ont été rappelées ainsi que l'obligation de ne pas les lier à une quelconque contrepartie. L'urgence des réponses concrètes a été signifiée. Dans ce sens, la présidente du CA a renoncé à demander toute contrepartie et a convoqué une séance mardi 16 avril. Celle-ci a eu lieu après le bouclage de ce numéro et constituait la séance de la dernière chance. Sans réponse concrète aux revendications du personnel et sans leur mise en place rapide, la grève aura lieu avant la fin avril.

SOLIDARITÉ

« Il faut arrêter le massacre »

Jérôme Béguin / L'Événement syndical. Le Conseil fédéral doit « s'engager immédiatement en faveur de la population civile palestinienne à Gaza ». Dans un courrier adressé fin avril à Ignazio Cassis, l'Union syndicale suisse (USS) rappelle au conseiller fédéral en charge des Affaires étrangères que, malgré l'injonction de la Cour internationale de justice (CIJ), Israël « n'a pris aucune mesure pour garantir une aide humanitaire adéquate » et a, au contraire, poursuivi ses attaques militaires. La faitière syndicale demande au ministre et au gouvernement d'œuvrer en faveur d'un cessez-le-feu immédiat et d'une levée du blocus permettant l'envoi massif d'aide à la population. Et de veiller à ce que le gouvernement israélien respecte ses obligations de droit international, les prescriptions de la CIJ et les décisions de l'ONU. Trois questions à Pierre-Yves Maillard, président de l'USS.

Pourquoi cette démarche de l'USS auprès du Conseil fédéral?

Pierre-Yves Maillard : Lors de notre dernière assemblée des délé-

gués, en décembre, nous avons adopté une résolution exprimant notre horreur et notre condamnation de l'attaque du 7 octobre, lors de laquelle des Israéliens et des Israéliennes ont été tués, blessés, violés ou pris en otage, ainsi que de la réaction disproportionnée de l'État hébreu. Depuis lors, des membres de syndicats et des sections syndicales nous ont invités à rappeler cette position et à la faire connaître. Nous nous sommes dit qu'un courrier au Conseil fédéral serait une bonne chose. Même si, évidemment, nous sommes lucides sur le fait que ce n'est pas l'USS qui va peser très lourd, ni malheureusement la Suisse, lorsqu'on voit que même une résolution des Nations Unies a de la peine à freiner l'armée israélienne.

La lettre n'évoque pas de possibles crimes contre l'humanité ou de crime de génocide, pourquoi ce ton mesuré?

Cela ne nous appartient pas de porter des jugements de ce type. Nous prenons position pour un cessez-le-feu immédiat, nous demandons l'arrêt des tueries. Je crois que

c'est ce qu'il faut faire. Il y aura un temps pour les enquêtes et d'éventuelles condamnations. Pour le moment, ce qui est vraiment urgent, c'est qu'on arrête le massacre et que la population civile reçoive de l'aide humanitaire.

Les unions syndicales cantonales de Genève et de Neuchâtel ont voté des résolutions demandant l'arrêt de la collaboration militaire entre la Suisse et Israël, qu'en pensez-vous?

Il faut veiller à toujours s'exprimer avec le souci d'être représentatif de tous nos membres. Nous avons une résolution votée par l'assemblée des délégués et c'est dans ce cadre-là que nous agissons. Après, les membres, les syndicats eux-mêmes peuvent prendre des positions différentes. Ce qui nous importe au niveau de l'USS, c'est de faire connaître ce texte, nous nous concentrons sur un appel à un cessez-le-feu le plus rapide possible, nous voulons que le Conseil fédéral joigne sa voix à toutes celles qui le demandent et qu'il l'exprime avec le plus de force possible, c'est cela notre message.

JOURNÉE DES B100

Inscrivez-vous!

SEV. Environ 700 collaborateurs des CFF et de CFF Cargo sont engagés dans une fonction ou dans une fonction complémentaire en tant que mécanicien-ne B100. Ils doivent se battre pour être reconnu-es, au niveau des salaire ou des conditions de travail. Le SEV vous invite à une rencontre le 3 juin 2024, de 10 h 15 à 16 h, à l'Hôtel Olten près de la gare d'Olten. Ensemble, nous voulons

discuter des différents problèmes et défis des B100, échanger des infos et formuler des revendications pour l'avenir.

Une collation est prévue à midi.

Scanne le code QR et inscris-toi!



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 Lanthaler, Anita Merz, Yves Sancey, Eva Schmid, Tiemo Wydler
Adresse de la rédaction : Journal SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Bern 6 ; journal@sev-online.ch; 031 357 57 57
Abonnements et changements

d'adresse : mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57. Abonnement annuel pour non-membres : CHF 40.–.
Annonces : Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Tiefenausstrasse 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 10 mai 2024. Le délai pour les annonces est fixé au 29 avril à midi, celui de l'agenda au 30 avril à midi.

CFF INFRASTRUCTURE

Carte de stationnement numérique, un désastre

SEV. Le 12 février 2024, CFF Immobilier a informé tout le personnel que les anciennes cartes de stationnement n'étaient plus valables et que, sans délai, il fallait utiliser les cartes de stationnement numériques des CFF. Nous avons constaté depuis lors que ce projet est l'exemple parfait de ce qu'il ne faut pas faire. Cela montre surtout comment une poignée de chefs de projet parviennent à donner plus de travail à des milliers de collaboratrices et collaborateurs, et à leur causer beaucoup d'énervernement en laissant planer encore jusqu'à ce jour de nombreuses incertitudes.

Dès le début, il était évident que des problèmes de base n'avaient pas été résolus et que des sujets qui, depuis longtemps, alimentaient les discussions à l'interne n'avaient pas été pris en compte. Il ne s'agit pas de problèmes marginaux, mais des points concernant chaque jour des milliers de collègues dans leur travail. Maintenant, pratiquement toutes les possibilités de stationnement doivent être saisies; toutefois de nombreux emplacements de stationnement n'existent pas dans le système. Il n'y a pas de solution viable pour les véhicules privés. À l'Infrastructure il y a de nombreux collaborateurs, actifs, par exemple, dans l'entretien, les projets de construction et les dérangements, qui utilisent chaque jour une place de stationnement différente et parfois plusieurs places par jour. Ces personnes ainsi que leurs supérieurs hiérarchiques perdent

beaucoup de temps et leurs nerfs. Les CFF gaspillent bêtement leurs ressources.

Il a été maintenant annoncé qu'on allait examiner jusqu'en décembre une solution transitoire. Entre-temps, les premières amendes ont commencé à pleuvoir. Les solutions proposées dans l'urgence ne fonctionnent souvent pas ou alors seulement après plusieurs essais. Des secteurs entiers ont résolu le problème à leur manière: ils ont expliqué à leur personnel que cela n'était pas applicable pour eux.

Le SEV exige une remise en question totale du concept actuel. Si le passage au numérique signifie que le personnel concerné et les supérieurs hiérarchiques doivent se débattre dans une montagne de bureaucratie supplémentaire, alors quelque chose ne tourne pas rond. Ce point de vue semble partagé jusque dans les hautes sphères. Aux divisions concernées de mettre leurs intérêts sur la table.



Il faut imprimer soi-même la carte sur papier, puis la découper et la plastifier, si l'on veut.

SOUS-FÉDÉRATION PV

13^e rente AVS: plein succès!



Alex Bringolf, secrétaire central. Comme le veut la tradition, la deuxième séance de l'année du CC s'est tenue à Yverdon-les-Bains avec les présidents des sections romandes. Le président central Roland Schwager les a remerciés pour leur grand engagement en faveur du oui à la 13^e rente AVS, ce magnifique succès du 3 mars. Autre grand succès de la PV: le 6 mars, la Caisse de pensions des CFF a commencé à verser à ses retraité-es, avec leur rente, une allocation unique de renchérissement. La prochaine votation importante pour nous sera celle sur l'initiative de limitation des primes des assurances maladie, nous sommes dans les starting-blocks.

En préparant son assemblée à Genève, Serge Anet avait trouvé que les prix sur le bulletin de commande de la page internet des FVP-CFF étaient encore ceux de 2016. À sa demande, le Service FVP lui a fourni les prix actuels en expliquant que cette page internet était en révision et serait bientôt à nouveau à jour. Il vaut toujours la peine de jeter un coup d'œil sur la page des retraités des CFF. Parmi les offres de « benefit », on trouve aussi mention du rabais accordé par les restaurants Coop. L'AG ou le demi-tarif FVP doivent être présentés spontanément à la caisse du restaurant pour obtenir la réduction.

Il devient toujours plus difficile de trouver des salles à louer à des prix avantageux pour les assemblées de section. Daniel Trolliet mentionne que des communes ou paroisses pratiquent encore des prix abordables. Le CC a réagi et la prochaine AD aura lieu à Schaffhouse car les prix à Olten sont trop élevés.

Des changements dans les comités de certaines sections sont à prévoir. Il n'est pas toujours facile de repourvoir les postes vacants. Yvan Renevey et son vice-président souhaitent se retirer, mais n'ont pas encore trouvé de successeur. Le président central leur souhaite, ainsi qu'à d'autres comités concernés, bien du succès dans leurs recherches. En matière de recrutement, Roland Schwager recommande d'aller à la rencontre des sections d'actifs. Avec les départs à la retraite, des opportunités pourraient se présenter pour pourvoir des postes au sein des comités.

En ce moment, la décision d'Alliance SwissPass de supprimer physiquement les cartes multi courses à la fin de l'année 2025 fait couler beaucoup d'encre, car les oblitérateurs sont arrivés en fin de vie. Une telle décision empêcherait les personnes qui n'ont pas de smartphone d'utiliser les transports publics, car les solutions proposées jusqu'ici reposent exclusivement sur cette plateforme. Ce n'est pas acceptable, en particulier pour les personnes âgées. Le CC-PV est intervenu auprès de l'Alliance SwissPass. La décision n'est pas encore définitive. On nous a promis de tenir compte des besoins de ce groupe de population et de chercher une alternative n'excluant personne. La décision tombera cet été. Nous serons attentifs et réagirons en conséquence.

Les dates des tables rondes régionales et des manifs pour les retraité-es ont été communiquées. Le 21 septembre aura lieu à Berne une manifestation nationale de l'USS sur le thème « salaires/pouvoir d'achat ». Roland Schwager prie nos membres de réserver cette date.

SOUS-FÉDÉRATION VPT

Innovant et solidaire



Gilbert D'Alessandro. Le comité central a siégé les 21 et 22 mars à Brigue sous le signe de la solidarité et des idées nouvelles. Toutes et tous les représentants des branches étaient présents, ce qui a été fort réjouissant.

Nous avons eu le plaisir d'accueillir pour la première fois Valérie Boillat, responsable des ETC, au sein de notre instance. Elle s'est très facilement intégrée dans le groupe, notamment grâce à sa capacité à partager ses idées et ses remarques avec nous.

Le comité central a également constaté avec satisfaction que le nôtre s'est considérablement rajeuni. La jeune garde est qualifiée et n'a aucune difficulté à débattre avec les anciens. Comme toujours, les discussions ont été remarquablement traduites simultanément par Vincent Brodard et Patrick Rouvinez!

Les points à l'ordre du jour étaient variés, les plus marquants étant les suivants.

1. Une résolution afin de soutenir l'USS dans ses démarches auprès de la Confédération pour un cessez-le-feu immédiat et permanent à Gaza a été votée et acceptée. Elle a été envoyée à l'USS (voir p. 8).

2. La Charte contre la violence dans les transports publics (TP), qui fêtera son 25^e anniversaire en 2025, a donné lieu à un débat animé sur cette thématique. Le problème reste aigu, le Comité central était d'accord sur ce point. Aussi bien en Suisse romande qu'en Suisse alémanique, il y a encore trop de violence dans les TP. La violence verbale est également présente sur les bateaux et dans les voitures restaurants. C'est pourquoi il a été décidé d'organiser l'année prochaine une journée sur la violence dans les TP avec toutes les branches. La date et le contenu seront discutés et décidés dans un délai raisonnable.

3. Le comité central s'est également penché sur le soutien des sections lors des luttes syndicales. Après une discussion très animée et constructive, une décision positive a été prise concernant une petite modification du règle-

ment interne, qui donne un signal fort aux sections en conflit lorsque les fronts se durcissent entre les partenaires sociaux.

4. En ce qui concerne la question des relations avec le SEV et ses structures, la discussion a notamment porté sur le rôle des futures assemblées des délégués du SEV entre les congrès qui n'auront lieu que tous les quatre ans. Le comité central a été unanime: ce doit être un lieu de débat et de décision, notamment sur les motions. Un lieu où l'on décide et où l'on débat des cotisations des membres. Un lieu d'échanges solidaires et unifiés entre les congrès.

Le comité central a donné mandat à ses représentants au comité SEV de thématiser le mode de répartition des sièges. Il rejette entièrement la première version du document de travail; en revanche, il soutient la proposition du président central de calculer les sièges en fonction de la capacité financière des sous-fédérations, comme pour le congrès.

5. Le recrutement de membres en 2023 a été une grande satisfaction pour le comité central. Les actions prévues étaient correctes et doivent être poursuivies de la sorte. Dans le cadre des actions 2023, nous avons organisé un tirage au sort pour les recruteurs. Le tirage au sort a été effectué par Sirpa Juhonen, membre du CC et présidente de la section du personnel des voitures restaurants, sous la surveillance de Raffaele Ferrari, membre de la CdG. L'heureux gagnant est Berat Rahimi, président de la section Bus Ostschweiz.

6. Lors du point de l'ordre du jour sur l'assemblée des délégués VPT du 20 juin, les thèmes principaux proposés, à savoir le manque de personnel et la violence contre le personnel des TP ainsi que la lutte contre la baisse du taux de conversion dans les caisses de pension, ont été approuvés.

La réunion du CC s'est terminée dans la bonne humeur, avec la volonté commune de continuer à s'engager pour le bien commun.

CGN

Trois nouveaux capitaines



Trois nouveaux capitaines de bateaux CGN, Dominique Jaunin, Sophie Aymon (voir p. 12) et Rémy Gerber (de g. à dr.), ont été assermentés le 27 mars par la préfète du district de Lausanne, Mme Clarisse Schumacher Petoud à bord du bateau « Lausanne ». Bravo à elle et eux!

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 : vpt-online.ch/fr/actuel/2024/vpt-branchentagung-bahn-touristik-2024/ Dans des cas exceptionnels, possible de s'inscrire par e-mail auprès de laurent.juillierat@vpt-online.ch. Le comité de branche.

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

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 9h30), Centre Unia Egghölzli, Weltpoststr. 20, Berne.

5.6. Commission femmes LPV

Journée des femmes.

Nous aurons l'occasion d'échanger avec une capitaine de Swiss. Comment la protection de la maternité est-elle mise en œuvre chez Swiss, comment peut-elle concilier son travail et sa vie sociale? En outre, j'aimerais voir avec vous ce qui est important pour vous dans ce contexte. Que faut-il pour que nous puissions assumer nos différents rôles? Qu'attendons-nous de notre employeur, qu'est-ce que nous sommes prêts à donner? Cette journée nous permettra d'échanger et de prendre le temps de créer des liens entre nous. Vous recevrez un chèque de formation pour la journée (RhB malheureusement exclu). Les collations et le déjeuner sont inclus. Une traduction alle-

mand-français et vice-versa sera proposée. Veuillez vous inscrire jusqu'au 5 mai via le site web du SEV (calendrier) ou par e-mail à mon adresse : frauen@lpv-sev.ch. Esther Weber, resp. du groupe spécialisé Femmes - LPV 9h30 jusqu'à env. 16h30, Haus der Universität Bern, Schloßstrasse 5, Berne.

27.9. Commission migration SEV

Journée de la migration SEV.

« Pour une participation à la vie politique & sociale, ainsi que l'égalité des chances au travail ». Thèmes abordés : Soutien à l'initiative démocratique « pour une citoyenneté moderne »; le travail temporaire et les frontaliers, un enjeu syndical. Pour tous les migrants et membres SEV intéressés. Inscription sous : sev-online.ch/fr/le-sev/migration De 9h à 16h30, Hôtel Olten, Olten

Sections

2.5. VPT BDL

Assemblée générale VPT BDL.

J'ai le plaisir de t'inviter à notre prochaine assemblée générale à Berne en espérant que nous pourrions passer quelques heures agréables ensemble. Celles et ceux qui le désirent peuvent suivre l'assemblée générale par Zoom. Le lien vous sera envoyé dans un e-mail séparé. Je me réjouis particulièrement que notre collègue Silvia Vietti propose sa candidature pour siéger dans notre comité et j'aimerais la recommander chaudement pour élection. Cela nous ferait très plaisir de te voir à cette occasion. *Sirpa Juvonen, présidente VPT-Section Service ferroviaire*

15h, secrétariat central SEV, Steinerstrasse 35, Berne avec apéro & drinks du barman Lutz Karger

3.5. ZPV Biel / Bienne

Assemblée des membres.

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

Retraité·es

22.5. PV Fribourg

Sortie randonnée.

Marche d'environ 6 km de Liebistorf à Cressier, le long de la Bibera (ruisseau dont le nom vient de l'allemand « Biber », castor). Avec beaucoup de chance, nous en verrons peut-être un. Le parcours est sans difficulté. Dîner à l'Auberge de la Gare (menu du jour et boissons à la charge des participants.) Cafés offerts par la section. On vous attend nombreux pour cette sortie !

Bonnes chaussures et vêtements adaptés à la météo nécessaires.

Inscriptions : Roland Julmy rjulmy@bluewin.ch; 079 502 7211
Date limite d'inscription : Vendredi 17 mai

Horaires des trains / bus à destination de Liebistorf, untere Mühle
Départ Payerne 08.46
changement à Fribourg et Düdingen
Départ Fribourg 09.42
changement à Düdingen
Départ Bulle 08.50
changement à Düdingen
Départ Romont 09.08
changement à Düdingen
Retour individuel depuis Cressier, trains toutes les 30 minutes direction Fribourg ou Morat.
Au plaisir de vous revoir
Roland Julmy

19.6. PV Vaud

Tournois de pétanque.

D'entente avec les comités respectifs de la Romandie, le comité de la section SEV PV Vaud organise son 3ème tournoi de pétanque en doublette (Mémorial René Guignet) le mercredi 19 juin au boulodrome « Ça Marche » de Cossonay. Ce tournoi est ouvert à toutes et tous les membres PV des sections romandes et il n'est pas nécessaire d'être un pro pour y participer. Les dames sont les bienvenues. Pour les joueuses et joueurs se déplaçant en transport public, une prise en charge est prévue à l'arrivée du funiculaire à Cossonay-Ville entre 9h et 9h30 et pour le retour en fin de journée.

Le tournoi débutera à 9h45. Chaque équipe aura l'occasion de jouer au

minimum 4 matchs. Le montant de l'inscription, comprenant le concours, l'apéro et le repas de midi, sans les boissons est fixé à 30.- francs par personne, paiement sur place. Inscriptions des équipes est prévue jusqu'au lundi 10 juin, par courriel à rolandbasset1956@gmail.com ou par tél ou message sur WhatsApp au 079 2232108 en précisant, le nom et prénom des joueurs, un no de téléphone ou une adresse électronique, ainsi que si vous venez en transports publics. Par cette activité, nous espérons éveiller votre intérêt et c'est avec plaisir que nous vous accueillerons par n'importe quel temps à Cossonay. Alors venez nombreux vous amuser et passer une bonne journée.

Les organisateurs

1er Mai romand

FRIBOURG

Dès 15h Place Python, stands, boissons. Prises de parole d'Alizée Rey du PS, Nicole Aeby de Syna, du SSP, Katharina Schatton d'Uniterre et de Tuncay Oezdémir (IDHF).

18h Manifestation, puis After.

GENÈVE

Salaire minimum légal, conditions de travail en crèches, droit de vote des étrangers et solidarité avec la Palestine
11h Rassemblement au Monument des brigadistes, rue Dancet. Prises de parole: JS genevoise, Centre démocratique kurde, ASOP.

13h Préparation cortège (boulevard James-Fazy).

13h30 Départ du cortège.

De 16h à 20h Fête aux Bastions. Moment convivial. Prises de paroles de la CGAS, de BDS et de l'Avivo.

NEUCHÂTEL

Fleurier

Dès 11h: accueil, apéritif, pl. de la gare et jardin public, salle Unia si mauvais temps

11h30 partie officielle.

Les Malbec, chanson française, swing-musette. Repas, paella, soupes, desserts et boissons.

La Chaux-de-Fonds

Dès 11h Salle Ton sur Ton, rue du progrès 48, discours, musique, repas.

14h Cortège.

Neuchâtel: 30 avril

Dès 17h15 Rassemblement à la Fontaine de la justice

18h15 Apéro et soirée musicale, rue Gleury 6

20h Concerts: In trees, rock-pop, puis Djette la Daronne, tech-house-tribe. Repas et boissons.

TRANSJURANE

1er Mai interjurassien à Delémont

11h Rassemblement place de l'Hôtel de Ville de Delémont.

11h30 Départ du cortège en direction de la gare puis du « Villebrequin ». Discours de Véronique Polito, vice-présidente Unia, Fabien Amacin, d'Unia, et la présidente de la Commission du personnel de Schaublin SA. Prise de parole du PSJ sur l'initiative 10%.

Apéro, repas à prix populaire à la bibliothèque d'objets « Le Villebrequin ». Animation musicale par Vincent Vallat.

VAUD

Lausanne (provisoire)

Casino de Montbenon:

15h à 16h30 Atelier de bricolage parents-enfants « Dessine ta banderole ou ton T-shirt du 1er Mai ».

18h30 Discours et repas à la salle des fêtes du Casino.

Place de la Riponne:

17h Rassemblement.

17h30 Discours et départ de la manifestation.

Yverdon-les-Bains (provisoire)

Caves du Château: table ronde, discussion sur les luttes ouvrières passées et présentes, notamment chez Paillard, grève de 1973, Leclanché ou Smood, ainsi que Micarna et Vetropack. Témoignages d'acteurs de ces mouvements.

Pl. Pestalozzi: Problématique paysanne avec notamment Uniterre. Cortège sur le thème de la Palestine.

Points de restauration cubaine, kurde et palestinienne et rencontre avec ces populations discriminées.

VALAIS

Sion

Place du Scex. 17 h stands. 18 h Discours (P. Constantin, PSVR, C. Dandrès, président du SSP-VPOD, et A. Ferrari, unia). 19 h Animation musicales.

Agenda 5/24

PV FRIBOURG

Jean-Louis Scherz. La section PV Fribourg a rassemblé 78 membres et conjoints à sa traditionnelle assemblée de printemps qui a eu lieu le lundi 25 mars à Grolley. Le comité s'est félicité de l'acceptation par le peuple suisse de l'initiative en faveur d'AVS x13. Au nom de la section une somme de 500 francs a été versée pour la campagne et

des lettres de lecteurs ont été envoyées dans de nombreuses rédactions en faveur de cette équité financière. L'assemblée a également décidé à l'unanimité, sur proposition du comité, de nommer Pierre-Yves Maillard membre d'honneur de la section PV Fribourg. Le recul constant des membres et l'état des finances sont actuellement les

principales préoccupations. Nous avons aussi eu le plaisir d'accueillir Toni Feuz, secrétaire syndical nouvellement en charge des sections PV. Le calendrier des diverses activités de la section a été présenté aux membres : il y en a pour tous les goûts. L'assemblée s'est terminée par un délicieux repas et dans la bonne humeur.



PV NEUCHÂTEL

Yvan Renevey. Dans son introduction à l'assemblée du 26 mars dernier, le président Yvan Renevey déplore l'augmentation des conflits dans le monde et se réjouit de la victoire de la 13ème rente AVS. Le rapport annuel révèle un triste record de décès dans la section : 27 de nos 224 membres nous ont quitté. Les 2/3 avaient plus de 90 ans. Mais l'année 2024 a mieux commencé : 4 nouveaux pensionnés ont été mutés dans notre section et le 1er décès de l'année n'est intervenu que le 4 mars. Bonne nouvelle du caissier qui nous annonce un léger bénéfice.

Notre secrétaire aux PV Michel Delay nous a annoncé sa démission avec effet immédiat. Après un tour de l'actualité syndicale et de la politique des transports, nous passons aux élections. Après 13 ans à la tête de la section, Yvan Renevey se retire mais reste au comité tant que sa santé le permettra. Une rocade intervient entre le président et le caissier. L'assemblée accepte à l'unanimité l'élection comme président de Jean-Bernard Egger et la reconduction du comité actuel dans lequel un poste reste à pourvoir

DÉCÈS

Charbonnet Jean-Paul; 1943; chef de manoeuvre, Fey (Nendaz), PV Valais.

Girod Johanna; 1942; veuve de Laurent Girod (mécanicien de loc LPV); La Chaux-de-Fonds.

Giroud Anne; 1933; veuve de Michel, Vuis-

ternens-en-Ogoz, PV Fribourg.

Jost Ursula; 1930; veuve de Walter, Biel/Bienne, PV Biel-Bienne.

Mende Kurt; 1953; Agent de maintenance, Yverdon-les-Bains, PV Vaud.

UKRAINE

Syndicats contre guerre et libéralisme



Yves Sancey
yves.sancey@sev-
online.ch

Depuis le début de la guerre, le mouvement syndical ukrainien, y compris cheminot, se bat sur deux fronts. Il participe massivement à la lutte pour chasser l'occupant russe. Il doit aussi combattre les mesures gouvernementales qui utilisent la loi martiale pour fragiliser le Code du travail et les droits syndicaux pour préparer la thérapie de choc néolibérale de l'après-guerre.

Depuis l'agression armée de la Fédération de Russie contre l'Ukraine le 14 février 2022, «Ukrzaliznytsia» (les chemins de fer ukrainiens) a montré qu'elle était une entreprise d'infrastructure essentielle. Les cheminots contribuent à la capacité de défense de l'État par leur travail héroïque pendant les hostilités et les attaques à la roquette. Des dizaines de milliers se sont enrôlés dans l'armée ukrainienne. Il y a un an, selon les syndicats des chemins de fer ukrainiens, 353 d'entre eux ont été tués dans les combats ou les tirs croisés et 819 étaient blessés.

Démantèlement à bas bruit des droits sociaux

Alors que la guerre et la survie économique absorbent l'attention de la population, «un démantèlement à bas

bruit des droits sociaux se poursuit » alertait *Le Monde Diplomatique* de novembre 2023. En mars 2022 déjà, un premier projet de loi visait la réglementation des relations de travail en temps de guerre. Ce projet a été adopté sans débat ni vote par le parlement ukrainien. «Une méthode, explique *Mediapart* (21.6.2023), facilitée par l'interdiction des grèves et des manifestations par la loi martiale, en vigueur depuis l'invasion russe.» Les employeurs peuvent désormais augmenter le temps de travail hebdomadaire de 40 à 60 heures, licencier leurs employé-es dans un délai de dix jours ou suspendre temporairement leurs contrats de travail.

En juillet 2022, les parlementaires votaient un second projet de texte suspendant les accords collectifs d'entreprise et donnaient à l'employeur toutes marges de manœuvre pour modifier unilatéralement les conditions de travail. Le texte imposait cette fois des changements qui ne se cantonneront pas au temps de guerre. Le 9 août 2022, ETF, la Fédération européenne des travailleurs des transports qui représente à Bruxelles les syndicats de cheminot-es de tous les pays européens et leurs membres dont ceux du SEV, avait tiré la sonnette d'alarme. ETF avait écrit aux plus hautes instances européennes pour leur faire part de ses préoccupations quant à ce projet de loi no 5371 qui prive quasiment 70% des salarié-es de leurs

droits. Elle leur demandait d'agir pour faire stopper les attaques contre le mouvement syndical en Ukraine.

Droit du travail, victime collatérale de la guerre

En vain. La loi était ratifiée le 17 août 2022 par le président Zelensky. Pour les entreprises de moins de 250 salarié-es, plus aucun accord collectif ne s'applique : les contrats de travail sont «négociés» et signés directement entre l'employeur et l'employé. Dans une lettre du 19 août, les Confédérations internationale et européenne des syndicats avaient dénoncé, dans un courrier d'une rare fermeté, adressé à la Commission et au Conseil européen, une loi «antisociale», «motivée par des oligarques derrière le parti au pouvoir, qui se moquent des intérêts du peuple».

Livia Spera, secrétaire générale de l'ETF, a exprimé clairement son mécontentement en février 2023 après un an de conflit : «Le sacrifice des travailleurs des transports ukrainiens ne doit pas être récompensé par la destruction de leurs droits par leur gouvernement. Nous faisons savoir aux décideurs ukrainiens que le mouvement syndical international est conscient des soi-disant "réformes" et des plans de privatisation qui sont poursuivis sous la couverture politique de cette guerre, et que nous ne l'accepterons pas. Les droits des travailleurs ukrainiens ne doivent pas devenir des

dommages collatéraux dans cette guerre.»

Alors que la guerre se durcit, l'offensive néolibérale du gouvernement redouble fin 2023 avec un nouveau projet de réforme du Code du travail ukrainien élaboré par le ministère de l'Économie et publié par le gouvernement. Le document complet compte 264 articles et constitue une attaque antisociale centrale contre les droits des travailleurs. Le but est de perpétuer les restrictions «temporaires» des droits de la période de guerre après la victoire. L'idée est notamment de pouvoir encore réduire les primes en cas d'heures supplémentaires ou de travail de nuit et de simplifier les procédures de licenciement des travailleurs. Le syndicat des cheminots et travailleurs de la construction des transports d'Ukraine (Turtcu), membre de l'ETF, a réagi en janvier 2024 et a souligné la nécessité de le réviser. Il y a urgence, car si le nouveau code devait être adopté cette année, il entrerait en vigueur en 2025.

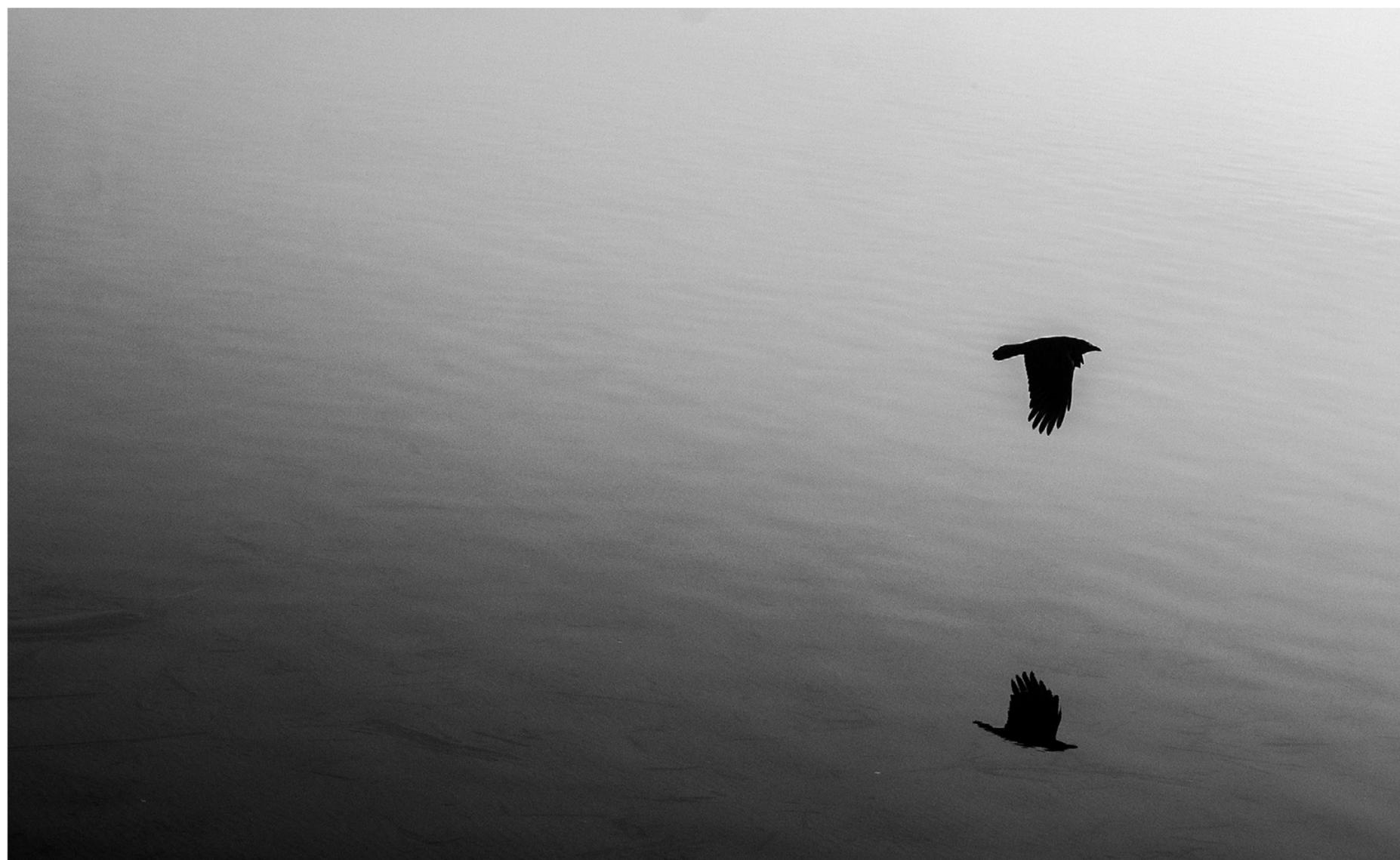
Après-guerre néolibéral

On peut se demander pourquoi l'État ukrainien attaque pareillement le service public et le droit du travail alors qu'il devrait se concentrer sur la guerre. Même si la perspective peut sembler lointaine, la réponse se trouve dans la reconstruction à travers un «plan Marshall», y compris pour le rail, qui aiguise les appétits. Fin 2022,

la Banque mondiale estimait à 350 milliards d'euros le coût des dommages en Ukraine. La question était déjà à l'agenda lors de la conférence de Lugano à l'été 2022. Le «brouillon» du plan de reconstruction citait comme contrainte institutionnelle à un «marché du travail moderne» la «position de résistance des syndicats». Jusqu'à présent, les plans suivent largement les traditions néolibérales en se basant sur les principes de dérégulation, libéralisation, soutien des secteurs d'exportation et privatisation pour attirer les capitaux.

Les élites ukrainiennes prennent donc les devants en assouplissant le Code du travail pour satisfaire l'Europe et le FMI qui avaient «offert» des prêts conditionnés en échange de «réformes» favorables aux entreprises, mais aussi pour attirer les capitaux européens et américains. Alexander Rodnyansky, principal conseiller économique du président ukrainien, ne cache pas que l'Ukraine doit devenir attractive par «un vaste programme de privatisations et une remise à plat du droit du travail» (*The Guardian*, octobre 2022).

Le peuple et les travailleur-euses ukrainiens méritent toute notre solidarité. En Ukraine, guerre et capitalisme ne semblent malheureusement être que les deux faces d'une même médaille qui n'amène que morts, souffrance et régression sociale implacable.



ÉCHO

Christian Fankhauser

Le dernier jour de travail de Christian Fankhauser comme salarié et comme vice-président du SEV, c'était le 15 décembre dernier. Depuis, il profite de sa retraite

pour s'adonner à la photographie, pour laquelle il a développé un certain talent. C'est avec ces mots qu'il décrit cette passion : «Après des années d'une enthousias-

mante effervescence, je ressens le besoin d'explorer d'autres relations au temps, à l'espace. Ma recherche photographique se veut intemporelle, indéfinie et infinie.»

?

QUIZ

Es-tu incollable?

1. Quel sera le slogan de l'USS pour le 1^{er} mai 2024 ?

- Travailler moins, travailler tous !
- Baisser les primes, augmenter les salaires
- Plus de vacances pour tous !

2. Quels sont les principaux défis auxquels sont confrontés les CFF et CFF Cargo ?

- Un personnel trop jeune et peu formé.
- Un manque de personnel dans de nombreuses catégories et des problèmes de sécurité à la manœuvre, durant l'accompagnement des clients et aux ateliers.
- Pas de défis particuliers.

3. Sur quoi les membres du GATA ont-ils voté en 2004 ?

- Sur l'intégration au SEV.
- Sur une grève du personnel au sol.
- Sur une nouvelle CCT.

4. Où Sophie Aymon rêvait-elle d'aller après l'école ?

- Au Canada.
- Sur un bateau de croisière pendant un an.
- En Australie.

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 30 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 **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°4 /2024:
b/b/c/b

C'est **Roland Burgermeister**, de **Hünibach**, membre de la **PV Berne**, qui remporte des **bons d'achats de livres d'une valeur de 40 francs**.

SUR LES TRACES DE ...

Sophie Aymon, première capitaine à la CGN



Sophie Aymon le jour de son assermentation, avec ses nouveaux galons de capitaine et chapeau.

Yves Sancey
 yves.sancey@sev-online.ch

Le 28 mars, Sophie Aymon a prêté serment. Le moment est historique puis qu'elle devient ainsi la première capitaine de la Compagnie générale de navigation sur le Léman (CGN) depuis... 151 ans. Son assermentation couronne un long parcours au sein de la CGN où elle est entrée en 2002.

En recevant officiellement ses galons et son chapeau de capitaine, on sent Sophie Aymon très heureuse et émue. La Valaisanne de 44 ans est consciente que le « moment est historique » et qu'une page se tourne dans l'histoire de la CGN : « Je suis très fière pour moi et pour les femmes en général. C'est une satisfaction, un aboutissement. Que la famille, les ami-es et les collègues soient là, ça fait chaud au cœur et c'est vraiment une journée spéciale et très plaisante. »

Elle mesure bien sûr le chemin parcouru et les nouvelles responsabilités à assumer. À la barre de son embarcation, la quadragénaire est désormais responsable de tout. « Du bateau, de l'équipage, du personnel de restauration, de la clientèle ainsi que de l'environnement. On est seul maître à bord », résume-t-elle. Sophie sait ce qu'elle se veut dans la vie et l'exprime clairement, comme

pour son chapeau. « Comme les femmes n'ont pas de couvre-chef et que la casquette ne me va pas, on a trouvé une alternative. Un tricorne. C'est le même que les femmes de la Marine française », explique-t-elle. Devenir capitaine, elle en avait rêvé il y a vingt-deux ans quand elle est entrée à la CGN, « mais un peu sur le ton de la vanne, comme il n'y en avait pas ». Toute l'histoire est du reste partie d'un autre rêve qui, pour le moment, ne s'est pas encore réalisé.

Élève appliquée à l'école en Valais où elle passe toute son enfance à Martigny, elle hésite à 15 ans quant à son avenir professionnel. Vétérinaire, puis factrice ou archéologue ? Elle fait l'école de commerce en section maturité professionnelle. Sa maturité en poche, elle rêve d'un voyage en Australie. Elle y repère une école et prépare un dossier. Pour le financement, il faut un job d'été.

Après une tentative infructueuse chez Aquaparc, sa sœur, chez qui elle habite au Bouveret, l'informe que le caissier de la CGN, blessé, ne peut plus faire le radelage. Elle passe alors l'été à mettre les passerelles au bateau depuis le quai. Elle trouve cet univers très sympa et s'entend bien avec ses collègues. Ils lui proposent de postuler pour devenir matelote. Le projet n'est donc plus de partir à l'autre bout du monde.

« J'aime bien dire que la CGN, c'est mon Australie finalement. Je n'y suis jamais allée, même

si j'ai beaucoup voyagé depuis, et j'ai été engagée comme batelière pour la saison en 2002. Pour piloter, il faut passer par le timon, mais c'est une place de caissier qui s'est libérée. Elle gravit les marches et devient commissaire de bord. Après une douzaine d'années de caisse, elle se lance un nouveau défi : elle veut conduire. « C'était pour ça, à la base, que j'étais venue. J'ai eu le soutien des capitaines pour demander de changer de voie. La direction a accepté en 2014. J'ai tout repris à zéro. En 2015, je faisais mes premiers accostages. »

Si la CGN comptait déjà des femmes sur le pont et sur les quais depuis une trentaine d'années, Sophie est la première à être assermentée capitaine après sept ans d'apprentissage où il lui a notamment fallu connaître tous les bateaux, tous les débarcadères, par tous les temps. Elle a postulé fin 2020 et passé les permis nécessaires. »

Il lui arrive de commencer très tôt le matin. Le réveil est à 2 h 30 pour la première prise de service à 3 h 50 : « Parfois ça pique un peu ! Ensuite, il y a le lever de soleil et on se dit que ça vaut la peine. Conduire un bateau à roue, c'est extraordinaire. C'est de la belle mécanique. Nous ne sommes qu'une poignée dans le monde à pouvoir le faire. » Dans ce métier, avoir une vie sociale ou familiale reste difficile. « L'été, en général, on fait deux semaines de travail et une semaine de congé. Il y a beaucoup de croisières touristiques le soir. Pen-

dant 15 jours, tu peux ne pas avoir de soirées. Socialement, ce n'est pas le métier le plus simple. »

L'hiver, il y a moins de navigation touristique. Depuis 2011, elle fait du soutien administratif au service des achats de la CGN puisqu'elle possède une matu commerciale, puis bifurque au magasin : « On y retrouve des horaires normaux, des week-ends, des soirées. » Elle y réceptionne, gère et distribue le stock du matériel usuel. « On est une bonne petite équipe. Quand La Poste arrive avec tous ces colis, je suis aux anges », dit celle qui rêvait d'être postière.

Le syndicat ? « Je l'ai connu par Patrick Clot, mécanicien et président alors de la section. Je lui ai demandé en quoi cela consistait. Il m'a dit qu'on protège des acquis, on bosse pour le bien-être des collègues et on essaie d'améliorer les choses. Je lui ai alors demandé pourquoi les gens ne se syndiquaient pas plus. Le syndicat est nécessaire parce qu'il met des sortes de garde-fous et rappelle qu'il faut les ressources en personnel à la hauteur des ambitions de la direction. Pour le renouvellement de la CCT et de la grille salariale, le syndicat a fait un boulot de dingue », dit-elle reconnaissante. Durant son temps libre, Sophie aime les balades en montagne, la photo et aller aux champignons. Elle se remet à voyager. Qui sait si un jour elle ne finira pas par visiter le pays des kangourous...

SUR LES VOIES DE L'AMOUR

Bertschy

