



SEV N°6

Le journal du Syndicat du personnel des transports



ROMANDIE

1^{er} mai solidaire

► p. 6

ÉDITORIAL de Michael Spahr

Que prime notre pouvoir d'achat

► p. 3

Le 9 juin, nous allons voter sur l'initiative d'allègement des primes. Elle demande que les primes des caisses maladie soient limitées : à l'avenir, personne ne devra payer des primes dépassant 10 % du revenu.

Selon notre canton de résidence et notre salaire, nous payons parfois bien au-delà de cette limite. S'ajoutent à cela les coûts de la santé non-couverts à cause de la franchise. Au bout du compte, ce sont les personnes avec des bas et moyens revenus qui doivent assumer un grand trou dans leur budget. Souvent, elles n'arrivent pas à boucler leurs fins de mois.

La raison de cette évolution négative est due à une erreur de structure dans la loi fédérale sur l'assurance maladie (LAMal) : les primes des caisses maladie ne sont pas dé-

pendantes du revenu. Cela signifie qu'une personne avec un haut revenu paie exactement la même chose qu'une personne avec un revenu modeste. Cette injustice devrait pouvoir être équilibrée par des subsides. Beaucoup de cantons octroient des aides pour les primes uniquement aux personnes avec de très petits revenus. Les autres assurés avec des revenus modestes ou moyens paient le prix plein.

Une autre erreur a été celle de miser sur l'ouverture du marché. Dans les années 90, le politique croyait que plus on avait de caisses maladie, plus l'offre serait bon marché et avantageuse pour la clientèle : « La concurrence stimule le marché », disait-on à l'époque. Mais ce n'est pas le cas ! Depuis l'introduction de l'assurance maladie obligatoire il y a presque 30 ans, les salaires n'ont

augmenté que de 12% alors que les primes des caisses maladie ont subi... 158% d'augmentation.

Si les primes étaient plafonnées à 10% du revenu, beaucoup de monde aurait plus d'argent. C'est pourquoi le comité SEV recommande de voter oui à l'initiative d'allègement des primes.

En revanche, il préconise de rejeter l'initiative pour un frein aux coûts, sur laquelle les votations auront aussi lieu le 9 juin. Cette initiative est dangereuse, car elle veut coupler les coûts de la santé à la croissance économique, sans précision de la manière dont on peut l'obtenir. Il est à craindre que les lobbys des caisses maladie et de l'industrie pharmaceutique tentent alors de s'imposer. Et sur quoi va-t-on limiter les dépenses ? Sur le dos du personnel et de la population bien sûr...

Train en Europe

Le président de l'ETF, Giorgio Tuti, parle des pièges de la politique ferroviaire.

2

tl: urgence d'agir

Près de 500 signatures aux tl pour améliorer les conditions de travail.

4

tpg: pas de grève

Les tpg répondent en grande partie aux revendications du SEV.

5

Droit de manifester

À Genève, les commerçants et la droite bourgeoise veulent la peau du droit de manifester à caractère politique - une liberté pourtant fondamentale - jugé mauvais pour leurs affaires. Une soixantaine de personnes de la Coordination genevoise du droit de manifester - dont fait partie le SEV via la CGAS - se sont réunies le 2 mai sous les fenêtres du Grand Conseil pour interpeller les députés sur un projet de loi déposé fin avril par le PLR. Faudra-t-il le rebaptiser en parti liberticide et répressif, s'inquiétait le président de la CGAS. Un recours juridique est envisagé et la piste du référendum est aussi à l'étude.

Accord chez Zentralbahn

Un accord « extrajudiciaire » acceptable pour les deux parties a pu être trouvé in extremis avec Zentralbahn (entreprise ferroviaire de Suisse centrale). Les mesures salariales convenues comprennent, outre les augmentations individuelles, plus que la compensation du renchérissement 2023 exigée par le SEV, ainsi qu'une prime unique de 1000 francs (pour les collaborateurs à partir d'un taux d'occupation de 51%), respectivement de 500 francs (jusqu'à 50%), qui, sur la base des négociations, sera fixe et ne sera plus adaptée au taux d'occupation par le SEV.

Swiss: gains en hausse mais...

Au 1^{er} trimestre 2024, Swiss a transporté 3,7 millions de personnes, soit près de 17% de plus qu'au 1^{er} trimestre 2023, pour 14,5% de vols en plus. Les recettes d'exploitation ont augmenté de 8,1% à 1,2 mia. Mais bénéfice d'exploitation a chuté de 60,8% à 30,7 millions de francs. En cause selon les comptes de Swiss : le recul du fret, la baisse des recettes moyennes ainsi que l'augmentation des coûts, notamment du carburant et du personnel, « suite à la renégociation de la CCT pour les collaborateurs du cockpit et de la cabine ». Pas de mention des bonus...

Jeunesse

Depuis le 1^{er} avril, les jeunes âgés de plus de 15 ans peuvent réaliser des travaux dangereux dans le cadre de mesures d'insertion professionnelle. Une interpellation a été déposée au Conseil national.

POLITIQUE EUROPÉENNE

« L'Europe doit investir dans le rail »



Giorgio Tuti avec le drapeau de l'ETF lors de la manifestation du 1^{er} mai à Soleure.

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

Actuellement, notre pays mène des négociations avec l'UE afin de conclure de nouveaux accords bilatéraux. Le SEV demande que la Suisse ne courbe pas l'échine devant la Commission européenne face à la pression exercée pour une ouverture du marché du trafic voyageurs ferroviaire international. En outre, le SEV soutient la revendication de l'Union syndicale suisse pour une protection des salaires. Les négociations de la Suisse nourrissent aussi les intérêts de l'ETF, la Fédération européenne des travailleurs des transports. L'ancien président SEV Giorgio Tuti est président de la branche des chemins de fer de l'ETF. Discussion sur la politique européenne actuelle.

Nous, les syndicats, sommes souvent accusés par les médias suisses d'être un « frein » aux relations entre la Suisse et l'Europe. Comment réagis-tu à un tel qualificatif ?

Giorgio Tuti : Je m'habitue lentement à ce qualificatif. Toutefois, sur le plan du contenu, ce n'est pas vrai. Nous ne sommes pas des freins. Nous sommes les premiers à dire que nous avons besoin de bons rapports, bien réglés, avec l'Union européenne. L'UE comporte beaucoup de critères très positifs qui amélioreraient aussi la situation en Suisse. Cependant, nous critiquons les choses qui détérioreraient notre condition. D'une part, nous devons protéger nos salaires. D'autre part, nous devons défendre le modèle de coopération au rail. De ce point de vue, nous sommes soutenus à 100% par nos partenaires syndicaux européens. Alors, si pour cela nous devons être qualifiés de frein, eh bien je suis fier d'en être un !

Nous luttons pour le maintien de l'attribution directe des prestations dans le trafic ferroviaire. Nous nous engageons pour une coopération au lieu de la concurrence avec les entreprises ferroviaires étrangères. En d'autres mots, nous nous opposons à la libéralisation prônée par la Commission européenne. Avec raison ?

Le système de la concurrence a causé des dommages en Europe. En Suède, on a prétendu que plusieurs entités compétitives allaient apporter une meilleure qualité pour la clientèle, plus de trains et des prix plus bas. Il s'est passé

tout le contraire. La qualité de l'offre ferroviaire a baissé et les coûts ont augmenté. Les contribuables et la clientèle ont dû passer à la caisse. En Allemagne, la concurrence a amené des situations aberrantes. Un exemple : il existe 310 entreprises dans le trafic voyageurs par rail. Combien d'entre elles participent aux appels d'offres ? En moyenne 1,7 (il rit). Et cela devrait représenter une situation de grande concurrence ? Ce n'est pas de la concurrence ! Ce n'est que pure idéologie de prétendre que tout doit devenir meilleur avec la concurrence. En réalité, c'est tout le contraire. Ces mises au concours coûtent aux contribuables et aux entreprises des quantités énormes d'argent, pour avoir en fin de compte un piètre résultat...

La Suisse et l'Autriche, qui attribuent les prestations directement et préfèrent le modèle de coopération à celui de la concurrence, rencontrent du succès. Elles sont les championnes d'Europe du rail avec le plus de voyageurs dans toute l'Europe. Est-ce que la Commission européenne va bientôt changer sa manière de voir les choses ?

Gardons espoir ! Nous avons publié un texte d'orientation de l'ETF dans lequel nous exigeons une suspension de la politique de libéralisation et simultanément plus d'investissements dans le trafic ferroviaire. L'utilisation du rail fait partie de la solution dans notre lutte contre le changement climatique, cela doit donc être encouragé. Actuellement dans la plupart des pays on investit trop peu pour le rail. En France, l'investissement correspond à seulement 46 euros par citoyen, en Allemagne à 114 euros et en Italie à 115 euros. En Suisse, l'investissement représente 450 euros par citoyen. Nous avons un besoin urgent d'un changement d'optique, d'une manière différente de considérer la politique des transports en Europe. Dans un mois, il y aura les élections du Parlement européen. Peut-être que ce sera là notre chance. Il est important que nous élisions des forces progressistes qui s'engagent aussi pour les travailleuses et les travailleurs et pour des mesures de lutte contre le changement climatique.

En Suisse, nous partageons beaucoup de problèmes avec nos collègues européens. Dans la plupart des pays européens également il y a des sous-effectifs dans les transports publics et la sécurité du personnel est sous pression dans beaucoup d'endroits. Est-ce que des progrès se profilent à ce propos ?

Oui, j'aimerais citer trois exemples. Premièrement, *Women in Rail*. Il s'agit d'un accord contraignant entre partenaires sociaux qui doit améliorer la situation des femmes dans le secteur ferroviaire. L'objectif est de rendre les professions de cheminotes plus attrayantes, afin d'attirer un plus grand nombre de femmes dans ce secteur et de lutter contre les sous-effectifs. Il y a là constamment de petits progrès. Par exemple, à Vérone en Italie, des places de parc réservées aux femmes ont été créées près de leur lieu de travail. Ainsi les femmes qui terminent tard le soir n'ont plus peur marcher la nuit sur le parking. Cela n'a l'air de rien, mais pour les concernées, il s'agit d'une grande amélioration dans leur quotidien.

Deuxièmement, *Lingua Franca English*. La Commission européenne voulait introduire, dans le cadre d'une procédure accélérée, l'anglais en tant que langue obligatoire pour les mécaniciens de locs en service transfrontalier. Grâce à notre *joint recommandation*, soit une recommandation commune de la Communauté européenne du rail CER et de l'ETF en lien avec le Dialogue social, nous avons pu bloquer momentanément cette procédure. La Commission européenne doit d'abord nous livrer des preuves de ce qu'une telle langue uniforme peut apporter. Car s'il y a des retards dans le trafic transfrontalier, cela n'a rien à voir avec la langue, mais plutôt avec la technique. C'est ce que nous disent tous ceux qui s'y connaissent en matière de chemins de fer.

Troisième exemple, le règlement OSP concernant l'attribution directe et la concurrence. Par la publication d'une directive d'interprétation du règlement OSP, la Commission européenne a subrepticement placé la concurrence au-dessus de l'attribution directe des prestations, allant ainsi à l'encontre du texte initial du règlement OSP. En effet, dans sa définition des choses le règlement met sur pied d'égalité la concurrence et l'attribution directe. La Commission européenne se prend-elle pour le législateur ? Cela n'est pas acceptable et ce n'est pas le rôle de la commission. C'est scandaleux ! Nous travaillons maintenant avec nos partenaires autrichiens pour supprimer cette directive. Un professeur de droit européen a démontré qu'elle est irrecevable non seulement politiquement mais aussi juridiquement parlant. Comme on le voit, il y a beaucoup d'exemples de progrès sur le plan européen, et de succès syndicaux qui peuvent aider la Suisse.

À la fin mai, l'ETF appelle à participer à une grande manifestation à Paris. Pourquoi ?

Dans certains pays européens, des procédures des autorités de la concurrence de l'UE sont en cours en raison de mesures de soutien ou de subventions étatiques qui ne sont pas conformes aux règles de l'UE en matière d'aides d'État. Dans le cas de la DB et DB Cargo, Bruxelles a critiqué le fait que la DB compense les pertes de DB Cargo. Les conséquences sur les places de travail et le trafic marchandises sur le rail seront dévastatrices et nous avons raison de nous opposer. En France, une procédure similaire est en cours. En conséquence, Fret SNCF a déjà renoncé à des transports et doit se diviser. Cela est complètement absurde ! Nous parlons de changement climatique et de transfert du trafic de la route au rail, cependant, à cause des amendes infligées et des interdictions de soutien, des entreprises sont mises sous pression et contraintes de prendre des mesures d'économie, de se réorganiser et de réduire leur offre. C'est une totale contradiction. Nous allons à Paris afin de protester contre cette politique de libéralisation insensée. Il est important qu'avant les élections au Parlement européen, nous donnions un signal fort contre la politique de libéralisation dommageable de l'UE.

COMITÉ

Poursuivre la politique de transfert du trafic

Michael Spahr
michael.spahr@sev-online.ch

La prise de position sur la RPLP, le rapport de la commission de gestion et les mots d'ordre pour les votations du 9 juin étaient à l'ordre du jour de la séance du comité SEV du 26 avril dernier. Le comité dit oui à l'initiative d'allègement des primes, non à l'initiative « Pour la liberté et l'intégrité physique » et oui à la modification de la loi sur l'énergie et l'approvisionnement en électricité.

Le Conseil fédéral veut réviser partiellement la Loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds et perfectionner la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). Simon Burgunder, coordinateur politique du SEV, a présenté au comité la prise de position du SEV concernant le perfectionnement de la RPLP. Du point de vue du SEV, l'objectif doit être une poursuite de la politique suisse des transports et un renforcement de la politique de transfert du trafic. Pour cela, le système de la RPLP doit être adapté à la réalité actuelle afin d'en augmenter les effets sur le transfert du trafic. De plus, il s'agit de fixer des mesures visant à réduire la différence de prix entre le rail et la

route, afin d'encourager le transport des marchandises par le rail. Si l'on parvient à appliquer le principe de la vérité des coûts, alors le désavantage structurel du rail pourra être aplani.

En outre, le financement de l'infrastructure ferroviaire doit être garanti sur le long terme. Le maintien de la qualité du réseau doit avoir la priorité absolue. Les recettes de la Confédération issues de la RPLP doivent être consacrées exclusivement au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Il n'y a pas lieu d'utiliser une partie de ces recettes en tant qu'incitation financière afin de promouvoir la décarbonisation du transport lourd. Au lieu de cela, ces moyens financiers doivent être investis pour améliorer les conditions-cadres du trafic marchandises par rail et promouvoir le transport du fret par le chemin de fer. Le comité soutient cette prise de position à l'unanimité.

Mots d'ordre pour les votations

Le comité SEV a défini les mots d'ordre pour les votations du 9 juin. Il soutient l'initiative d'allègement des primes qui demande que les primes des caisses maladie ne dépassent pas les 10 % du revenu disponible des personnes assurées. Un oui permettrait de rendre les caisses maladie plus sociales, et toutes les personnes avec des bas et moyens revenus en profiteraient (cf. également



Le comité soutient l'initiative pour que les primes maladie ne dépassent pas 10% du revenu disponible.

édito, page 1). En revanche, le comité dit non à l'initiative pour un frein aux coûts. « Cette initiative est dangereuse, car elle n'est pas assez concrète », explique Michael Spahr, responsable de la communication du SEV. « Elle veut coupler les coûts de la santé à l'évolution économique. Au premier coup d'œil, cela fait bonne impression. À y regarder de plus près, les conséquences pourraient être désastreuses. Si soudain la situation économique devait se détériorer et si les coûts des caisses maladie devaient être baissés, on ne sait pas où il faudrait économiser. Il est fort possible qu'alors les lobbys les plus forts s'imposent, par exemple l'industrie pharmaceutique. » On n'économiserait par conséquent pas sur le prix des médicaments, mais on lancerait des mesures d'économie sur le dos de la population, une fois de plus. Le danger est de voir naître un système de santé à deux vitesses : un système bien développé pour les riches, et un système avec moins de prestations pour les petits et moyens revenus.

L'initiative « Pour la liberté et l'intégrité physique », lancée par les cercles antivaccins, est également trop peu concrète. Elle demande que toute atteinte à l'intégrité physique ou mentale requière le consentement de la personne concernée. Selon l'initiative, de plus, une personne qui refuse de donner son consentement ne peut être ni punie ni désavantagée. La préoccupation cen-

trale de l'initiative, l'intégrité physique, est déjà ancrée dans la Constitution en tant que droit fondamental. Ainsi, aujourd'hui déjà, personne ne peut être vacciné sans donner son consentement. De plus, les conséquences de l'initiative, pour le travail de la police et de la Justice en particulier, ne sont pas claires. C'est pourquoi le comité recommande de rejeter cette initiative. Un oui pour la modification de la loi sur l'énergie et l'approvisionnement en électricité est incontesté au sein du comité SEV. Grâce à la modification de cette loi, la Suisse pourra développer plus facilement des sources d'énergie durables telles que les centrales solaires, éoliennes ou hydroélectriques.

Nouvelles têtes au SEV

La commission de gestion a fait un rapport dans l'ensemble positif pour le SEV et transmis quelques recommandations pour parer à certaines lacunes dans l'entreprise. À la fin de la séance, le SEV a informé sur les changements parmi le personnel. Besa Mahmuti a commencé en avril en tant que secrétaire syndicale. Dès le mois d'août, Muriel Zürcher débutera également en tant que secrétaire syndicale. Toutes deux ont une longue expérience du travail syndical et prendront en charge des dossiers du domaine des entreprises de transport concessionnaires (ETC).

+

-

Les négociations CCT avec le SOB (chemin de fer du Sud-Est) ont porté leurs fruits. Le SEV est très heureux que le personnel obtienne une **réglementation des pauses révisée et moderne** - et donc plus de temps libre. Désormais, les pauses sont comptabilisées à 60% comme temps de travail, la durée maximale des pauses étant de deux heures. Avec cette mesure valorisante, le SOB établit un nouveau standard - aussi dans l'optique de la pénurie de personnel qualifié. Les collègues organisés ont déjà approuvé la CCT à une grande majorité.

Finlande - Le gouvernement conservateur veut **restreindre les droits des travailleurs**, notamment le droit de grève. Le SEV exprime sa solidarité avec ses collègues finlandais et les soutient dans leur lutte contre la réforme prévue. Avec d'autres syndicats, il a déposé fin avril une lettre de protestation auprès de l'ambassade de Finlande à Berne (photo). Valtteri Hirvonen, l'ambassadeur de Finlande en Suisse, a reçu personnellement la délégation et a brièvement discuté de la situation actuelle.



Matthias Hartwich (à g.) a remis une lettre de protestation à l'ambassadeur de Finlande (à dr.).

PHILIPP HADORN répond

G-ensis ? CFF Cargo a besoin de stabilité et de sécurité.

? Sous le titre « G-ensis », une équipe de 45 personnes autour du CEO Alexander Muhm planifie l'avenir de CFF Cargo. Le nouvel homme fort à la tête du trafic marchandises et membre de la direction du groupe nous mijoterait-il de nouvelles coupes drastiques ?

Le programme « G-ensis » soulève bien des questions. Le « retour à la paix et à la tranquillité » attendu chez CFF Cargo après 20 ans d'incessantes réorganisations paraît s'être envolé. Évanouies les promesses de se concentrer sur la formation continue et la stabilité du transport après les conséquences du projet « Trafic de marchandises par wagons complets 2017 » assez difficiles à digérer. La « réorganisation aigüe » menace de nouveau !

Focalisation, modernisation, automatisation, optimisation, standardisation, numérisation, positionnement... Mots-clés typiques du management qui peuvent se lire dans G-ensis comme s'il s'agissait de nouvelles créations. Cela in-

quiète le SEV, pour les raisons suivantes :

1. L'actuel rapatriement de CFF Cargo dans le groupe CFF accroît dans ce dernier la concurrence sur les ressources.

2. Les décisions politiques pour un financement supplémentaire du trafic marchandises (trafic par wagons complets) se trouvent dans une phase cruciale. Il s'agit maintenant de montrer clairement au politique et au public que CFF Cargo veut et est en mesure d'amener plus de marchandises sur le rail avec une desserte fine, afin d'atteindre les objectifs climatiques et de désengorger le réseau routier.

3. Le fait que des classes de formation aient déjà été supprimées crée des situations difficilement réversibles et empêche un développement du transport des marchandises. Cela porte préjudice à la crédibilité des CFF envers le personnel, la clientèle, et le public qui est disposé à participer au financement.

Philipp Hadorn est secrétaire syndical et dirige entre autres le team Trafic marchandises. Une question ? Écrivez-nous à journal@sev-online.ch.

ANGLE DROIT

Décompte salarial que par voie électronique?

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

Mon employeur peut-il m'imposer la réception d'un décompte salarial mensuel par voie électronique ou ai-je le droit de demander à le recevoir en version papier?

Goran, conducteur de bus, est bien embêté, depuis le début de l'année, son employeur a mis en place un système informatique qui lui permet de transmettre de manière sécurisée son décompte salarial mensuel. Goran déteste l'informatique et ne maîtrise pas les outils. Il n'arrive pas, malgré toute sa bonne volonté, à consulter ses décomptes, et ne peut donc plus les vérifier. Il se demande si son employeur peut lui imposer cette manière de procéder qui va à l'encontre de ses intérêts.

Selon l'art. 323b al.1 CO, dernière phrase, un décompte de salaire est remis au travailleur ou à la travailleuse. Le but est de pouvoir vérifier le salaire obtenu. Bien que la fréquence d'envoi des décomptes ne soit pas précisée, pour les travail-

leurs et travailleuses dont le salaire est amené à varier mensuellement en raison d'horaires de travail irréguliers, il est nécessaire que la transmission d'un décompte soit mensuelle. C'est le cas pour Goran, qui travaille régulièrement les week-ends et de nuit.

En vertu de l'art. 321d al.1 CO, l'employeur possède le droit et le devoir de donner des directives à son employé. Le travailleur est tenu de les observer en vertu de son devoir de fidélité et selon les règles de la bonne foi. Le devoir de fidélité signifie que la personne salariée doit s'abstenir de tout comportement susceptible de léser l'employeur dans ses intérêts légitimes. Ce devoir est dépendant de l'activité exercée et n'existe que pour les tâches nécessaires à l'exercice de la fonction contractuelle.

La mise en place par l'employeur d'un système informatique pour les décomptes de salaire découle d'un intérêt avant tout économique: le processus d'envoi physique est éliminé et permet d'économiser du temps et des coûts. L'employeur pourrait arguer qu'en vertu du devoir de fidélité, l'employé-e est dans l'obligation

d'accepter le système électronique d'envoi, dans l'optique de sauvegarder ses intérêts financiers.

Nous estimons que cette interprétation du devoir de fidélité est trop large, que sa limite se trouve dans la protection de la personnalité du/de la travailleur-euse et que celui-ci ne doit s'appliquer que s'il se trouve dans une relation suffisante avec le rapport de travail. En l'espèce, il n'existe pas de lien suffisant entre la relation de travail et une économie éventuelle de l'employeur sur l'envoi papier et surtout, une obligation de réception électronique a le potentiel de véritablement porter atteinte aux intérêts légitimes et financiers de certains employé-es qui souhaiteraient vérifier via une copie papier leur décompte de salaire.

Bien que l'économie en coûts et en temps engendrée par la numérisation soit réelle et qu'elle ne doive pas être écartée des réflexions des entreprises dans leur mode d'organisation, nous estimons qu'il est nécessaire que les décomptes salariaux puissent être obtenus sous forme imprimée si un-e employé-e en fait la demande.

SECONDES FORMATIONS AUX CFF

Quand les frais de formation doivent-ils être remboursés?

Markus Fischer. Aux CFF, le remboursement des frais de formation est réglé pour tout le groupe par l'instruction K 152.1 «Formation et perfectionnement». Les secondes formations sont suivies pour parvenir, par exemple, aux fonctions de chef-fe circulation des trains, diagnosticien-ne de véhicule, assistant-e clientèle, mécanicien-ne de locomotive (par exemple B 100) ou agent-e de la police des transports.

Le texte de l'instruction a été reformulé par HR Groupe ce printemps après une intervention du SEV, mais la pratique appliquée jusqu'ici est conservée. Pour l'instant, les CFF ont fondamentalement renoncé à réclamer le remboursement des frais de formation lorsqu'une seconde formation est interrompue ou si l'examen final n'est pas réussi et ils le feront à l'avenir encore. Une période de fidélité de maximum trois ans après la fin d'une seconde formation est toujours convenue contractuellement et doit être respectée. Si l'on quitte les CFF avant ce délai, on doit rembourser les frais de formation au *pro rata temporis*.

L'intervention du SEV a été faite l'année dernière, après qu'on avait constaté une toute nouvelle pratique dans certains cas isolés: les per-

sonnes ayant suivi une formation de chef-fe circulation des trains à l'Infrastructure en Suisse romande ainsi que de mécanicien-ne de locs en trafic voyageurs devaient rembourser d'importantes sommes d'argent après avoir échoué à l'examen final. Le SEV a pu obtenir après de longues discussions que les CFF renoncent à cette exigence et que HR Groupe formule une réglementation applicable dans toutes les divisions.

Il subsiste une exception uniquement pour la catégorie des agent-es de la police des transports. Là, les CFF exigent un remboursement conséquent des frais de formation lorsque celle-ci est interrompue après le temps d'essai ou si l'examen final n'est pas réussi. Les CFF motivent cette exception par le fait que dans cette profession, le marché du travail est important, de sorte que certains se tournent déjà au cours de la formation vers d'autres corps de police. Par ailleurs, les autres corps de police agissent de la même manière. «Mais grâce à notre intervention, maintenant la pratique à l'intérieur du groupe CFF est sinon traitée de manière uniforme et il s'agit d'une bonne réglementation», déclare le vice-président du SEV Patrick Kummer.

MBC - MORGES

La lutte paie



Yves Sancey. Après une pétition en décembre demandant la pleine compensation du coût de la vie à hauteur de 1,7% signée par 191 salarié-es (photo) des Transports de la région Morges Bière Cossonay (MBC) et la saisie de l'Office vaudois de conciliation, la direction a enfin entendu raison. Alors qu'en décembre elle ne voulait pas entrer en matière sur le renchérissement, ce qui aurait conduit à une baisse réelle des salaires, elle a fait une proposition après la séance de conciliation du 12 mars. Celle-ci a été jugée insuffisante par le comité VPT-MBC qui a alors fait une contre-proposition acceptée par la direction, soumise au vote et plébiscitée par les collègues syndiqué-es à plus de 85%.

«On aurait pu s'épargner toutes ces démarches longues et laborieuses si la direction avait accordé dès le départ la pleine indexation comme la plupart des autres entreprises de transport public du canton de Vaud. Le personnel ne méritait-il pas un peu plus de considération?», s'interroge Patricia Alcaraz, secrétaire syndicale SEV en charge des MBC. «Finalement, on arrive en effet à une indexation des salaires pour 2024 de 1,42%. La direction pourra certes être satisfaite qu'elle ne soit pas totale et les salarié-es se réjouiront qu'elle soit bien supérieure à la demi-indexation proposée par la direction en décembre.

Vu la détérioration des conditions de travail en 2024, avec des horaires comprenant notamment de grandes amplitudes, les 0,28% manquants auraient été un geste de reconnaissance fort, alors même que la direction affirmait que le bien-être du personnel était une priorité», souligne-t-elle. Cela aurait été d'autant plus important pour motiver les collègues à porter les projets de l'entreprise à Bière et Denges qui vont demander une certaine flexibilité et un grand engagement.

La contre-proposition syndicale consistait en une augmentation de la grille salariale de 1170 francs pour toutes et tous. Chacun-e reçoit cette somme divisée par 13, ce qui fait 90 francs par mois. Cette mesure entre en vigueur avec un effet rétroactif au 1^{er} janvier 2024. Ce montant correspond à 1,42% sur un salaire moyen de 6353 francs. Cette contre-proposition est assortie d'un accord de principe sur les services de l'année 2024, qui ne pourront pas être fondamentalement révisés. «Ce n'est certes pas idéal, mais, vu l'ampleur du changement d'horaire annoncé pour 2025, nous espérons que ce sacrifice sur les horaires 2024 aura un réel impact sur la création de celui de l'année prochaine. En effet, les collègues attendent de véritables améliorations de leurs conditions de travail sur le terrain, en particulier au roulement», conclut-elle.

CONDITIONS DE TRAVAIL AUX TL

490 signatures récoltées!



Yves Sancey. Mardi 30 avril, en marge de la 2^e séance préliminaire aux négociations CCT, la délégation de négociation du SEV a remis une pétition à la direction des Transports publics de la région lausannoise (tl) signée par près de 500 collègues. Cette pétition s'intitule: «Pour des conditions de travail améliorées et attractives et une qualité de vie préservée! Contre une dégradation des conditions de travail!»

Pour Pablo Guarino, secrétaire syndical, «le personnel soutient pleinement le développement des tl, mais le développement du réseau engendre une pénibilité accrue du métier de la conduite qui se traduit notamment par une augmentation de l'amplitude des journées. Une meilleure reconnaissance ainsi qu'une amélioration des conditions de travail sont donc indispensables pour rendre le métier plus attractif et éviter la fuite du personnel.»

Le comité SEV-tl avait demandé à la direction qu'elle se rende disponible pour une re-

mise officielle de la pétition en présence de la presse syndicale et des membres. La direction a répondu négativement à cette demande légitime. «Nous en prenons acte et nous regrettons cette décision», a déploré Pablo Guarino. «On peut néanmoins se demander pourquoi la direction préfère recevoir de manière confidentielle les doléances exprimées par une partie significative du personnel», s'interroge-t-il.

Le grand nombre de signatures démontre la mobilisation et la détermination du personnel. Ses attentes sont importantes en vue des prochaines négociations pour le renouvellement de la CCT.

Une amélioration significative des conditions de travail est exigée sur la base du cahier de revendications qui sera présenté et validé en juin par les membres. L'objectif est d'obtenir une meilleure qualité de vie au travail et dans l'équilibre avec la vie privée. Les signataires se sont engagé-es à participer aux assemblées du SEV afin d'être entendu-es.

ACCORD AUX TPG

La pénibilité enfin reconnue : pas de grève



Après consultation, un accord portant notamment sur la pénibilité a été accepté. Pas de grève aux TPG comme en 2022.

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

À 64%, les membres SEV ont accepté le 6 mai la dernière proposition sans contrepartie des tpg que le comité SEV-tpg avait jugé présentable. Le préavis de grève est levé. L'accord répond enfin en grande partie aux revendications : revalorisation immédiate des salaires, plan ambitieux d'embauches et de réservistes, système de compensation de la pénibilité, prolongation du moratoire sur la question des parkings. D'autres engagements ont été pris sur le moyen terme, notamment une refonte totale des horaires pour les rendre moins pénibles.

Entre le 25 avril et le 6 mai, les membres de la section SEV-tpg (trans-

ports publics genevois) ont été appelés à donner leur avis lors d'une consultation sur l'ultime proposition de la direction et du conseil d'administration des tpg. La participation a été bonne. Le résultat est sans appel avec cette acceptation à 64%. Il faut néanmoins noter qu'un tiers des votants a rejeté l'accord, sans doute en raison d'une forte défiance du personnel envers l'entreprise. « Cet accord, c'est l'aboutissement de longs mois de négociations intenses. Nous n'avons pas tout obtenu, mais, pour la première fois, la souffrance du personnel de conduite est reconnue par la direction et des réponses concrètes ont été apportées sous la forme de compensations de la pénibilité sur le court terme, de meilleurs horaires et des embauches sur le moyen terme », souligne Aurélie Lelong, secrétaire

syndicale SEV en charge des tpg.

Réduire la souffrance au travail

Depuis la grève d'octobre 2022, les questions des conditions de travail, en particulier la réduction de la souffrance au travail, étaient restées en suspens, la direction restant sourde au mal-être du personnel. Celui-ci demandait notamment 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 la prise de repos. À cela s'ajoutait un mécontentement à la suite des indexations partielles ne permettant pas le maintien des salaires réels. L'arrivée d'un nouveau conseiller d'État en charge du dossier et d'une nouvelle présidente du conseil d'admini-

nistration a permis de donner un nouveau cadre. « La direction ne s'est montrée réactive que sous la menace de la grève », regrette Aurélie Lelong. Réactivations et suspensions du préavis de grève se sont succédé depuis celui déposé pour le 31 janvier. Les séances de négociations et de « dernière chance », les propositions insuffisantes et les consultations de la base aussi. Finalement, l'urgence des revendications du personnel a été entendue et des solutions jugées « présentables » par le comité SEV-tpg ont été amenées.

Plan ambitieux d'embauches

La réunion de la « dernière chance » du 16 avril, sous la menace d'un ultimatum syndical au 24 avril, a débouché sur des engagements fermes sur les revendications et une mise en œuvre rapide. La direction n'exigeait aucune contrepartie. Trente postes à la réserve étaient garantis au 1^{er} juillet 2024 avec l'allègement des critères de postulation. Un plan ambitieux d'embauches était lancé pour recruter 200 conducteur-rices avant fin 2024. Une refonte totale des horaires était également annoncée pour fin 2025 au plus tard.

Vu les délais pour mener à bien cette refonte des horaires, l'entreprise souhaitait reconnaître immédiatement la pénibilité du travail à la conduite en créant un système de compensation. L'idée paraissait intéressante, mais elle devait encore être concrétisée pour savoir si elle avait de la valeur.

Compteur pénibilité

Lors d'une séance agendée deux jours plus tard, les critères principaux de pénibilité ont été définis (tranche de conduite de plus de 4 h 15, attribution d'horaires hors de la plage de préférence, temps de battement réel insuffisants, amplitude trop longue, etc.), le fonctionnement d'un compteur pénibilité établi, et surtout les règles de compensation définies avec des congés supplémentaires garantis, ou alors par de l'argent si cela est le souhait.

L'objectif de ce système de compensation de la pénibilité était d'apporter une réponse immédiate aux difficultés

accrues du personnel de conduite le temps que les facteurs de pénibilité disparaissent.

En plus de la reconnaissance de la pénibilité par la mise en place de ce système de compensation en congés garantis dès la signature potentielle, le projet d'accord présenté aux membres incluait notamment une revalorisation salariale de 1,2% le mois suivant la potentielle signature, un engagement direct dans la classe de fonction contractuelle (ou une mise à niveau pour le personnel déjà engagé), des mesures pour les apprentis et leurs formateur-rices, la possibilité, dès 59 ans, de réduire son taux d'activité (et son salaire) de 10% tout en maintenant son salaire assuré auprès de la caisse de pension aux frais des tpg.

L'accord inclut aussi des mesures spécifiques à la conduite : quatre relevés sur le réseau en semaine, en heures de pointe, la suppression des tranches de conduite supérieures à 4 h 30 au 19 août 2024, un travail de refonte totale des horaires avec l'accord du personnel pour supprimer notamment les tranches de conduite supérieures à 4 h et l'instauration de 5 plages voltige aux amplitudes réduites au plus tard à l'étape de décembre 2025.

Locaux de pause et WC

Un travail est également engagé sur les locaux de pause (ouverture de nouveaux locaux ou agrandissement de locaux déjà existants) et les WC (six terminus n'en sont pas encore dotés). À cela s'ajoute la prolongation d'un an du moratoire sur les parkings et le plan d'embauche évoqué ci-dessus.

« Nous resterons bien sûr vigilantes pour que les engagements pris soient tenus. Nous remercions nos collègues qui se sont mobilisés tout au long de ce processus et se sont exprimés avec clarté. Grâce à leur détermination, nous aboutissons à des mesures qui allègent la pénibilité du métier et renforcent son attractivité. L'entreprise a compris qu'elle avait tout à y gagner pour disposer du personnel suffisant afin de répondre aux défis de mobilité de demain », conclut Aurélie Lelong.

PÉTITION GENÈVE

Droit à un congé prénatal

Yves Sancey. Le congé maternité en Suisse est un congé exclusivement postnatal. Cependant, rares sont les femmes qui demeurent à leur place de travail jusqu'au jour de leur accouchement. En l'absence de congé prénatal, la majorité des travailleuses enceintes sont mises en arrêt-maladie (total ou partiel) par leurs médecins pendant les semaines précédant la naissance de leurs enfants. Cela a des répercussions, notamment sur la durée des prestations perte de gain de ces travailleuses. Inutile de rappeler que la grossesse n'est pas une maladie !

La Suisse reste ainsi l'un des seuls pays européens n'offrant pas de congé avant l'accouchement aux personnes enceintes. Les travailleuses allemandes bénéficient de six semaines de congé prénatal. Au Royaume-Uni et en Espagne, le congé prénatal est de neuf semaines, tandis qu'en Autriche, c'est huit semaines. À noter que dans chacun de ces pays, les congés prénataux n'entrent en rien les congés maternité.

Le congé prénatal est une revendication très ancienne, demandée par les travailleuses depuis la fin du XIX^e siècle au moins. À l'image du Conseil municipal lucernois qui a déposé une motion pour octroyer un congé prénatal de trois semaines aux employées de la Ville de Lucerne, les syndicats genevois actifs dans les secteurs publics et parapublics (SEV, SIT, SSP) et le collectif genevois de la grève féministe revendiquent un congé prénatal de quatre semaines, avec plein traitement, pour le personnel de la fonction publique et du secteur subventionné. Ce congé prénatal s'ajouterait au congé maternité postnatal de vingt semaines. Pour cela, une pétition a été lancée. Vous pouvez la signer en ligne. Elle sera remise aux autorités le 14 juin 2024.

Le congé prénatal est une nécessité, il est temps de le reconnaître !



Pour signer la pétition :
<https://cartel-ge.ch/a-signer/>

SOUS-TRAITANTS TPG

Le rapport de force s'organise

Yves Sancey. Réuni-es en assemblée générale le lundi 6 mai, les membres des entreprises sous-traitantes des tpg ont décidé de faire valoir l'article 9 de la CCT et de renégocier le texte de la Convention collective de travail. Négociée en 2015, la CCT a été depuis reconduite de manière tacite. Il est nécessaire d'actualiser ce texte et de chercher à l'améliorer. La question du salaire minimum, toujours établi à 4575 francs bruts par mois depuis 2020 et jamais indexé, doit faire l'objet de négociations, tout comme la question des horaires de

travail (durée maximale, jours de congés, pause, amplitude, etc.)

Cette démarche paraît essentielle, d'autant plus que le partenariat social est quasi inexistant parmi les firmes membres du Groupement des entreprises sous-traitantes des TPG (GEST) et le SEV, désormais seul syndicat actif (le SIT s'étant retiré). Les derniers mois ont confirmé la nécessité de mieux encadrer l'activité des sous-traitants qui sont plus ou moins réticents à respecter le cadre réglementaire (cf. *Journal du SEV*, no 15/2023).

Pour preuve, deux nouvelles dénonciations à l'inspection du travail (OCIRT) ont été portées par le SEV concernant la non-prise en compte du temps de travail sans prestation de service et le non-respect de la planification mensuelle des tours de service. De plus, une saisie de la Chambre des relations collectives de travail (CRCT) - l'Office de conciliation dans le canton de Genève - va également être faite pour dénoncer la mise en application seulement partielle d'une mesure de valorisation de l'ancienneté, pourtant proposée par le GEST lui-même.



Il y a urgence à actualiser et améliorer la CCT des sous-traitants tpg de nouveau dénoncés à l'inspection du travail.

1^{ER} MAI

Pouvoir d'achat et pénibilité



Les attaques contre le salaire minimum, le droit de manifester et les crèches ont mobilisé à Genève.

Yves Sancey

yves.sancey@sev-online.ch

Des milliers de personnes sont descendues dans les rues mercredi 1^{er} mai pour la Fête internationale des droits des travailleuses et travailleurs. Les manifestations étaient placées sous le signe des salaires et de la perte de pouvoir d'achat.

Les primes d'assurance maladie étaient au cœur de cette journée de mobilisation, sous le mot d'ordre « Baisser les primes, augmenter les salaires ». Lors de nombreux événements organisés aux quatre coins de la Suisse, les orateurs ont souligné la nécessité de véritables hausses de salaire et plaidé en faveur de l'initiative socialiste d'allègement des primes soumise en votation le 9 juin.

Dans un discours combatif prononcé à Bienne (BE), le président de l'Union syndicale suisse (USS) Pierre-Yves Maillard a ainsi dénoncé « les chiffres sur l'inflation complètement faux » qui sont annoncés sur le plan national. Le fait que les primes maladie soient exclues du calcul brouille la donne. Du fait de cette « omission », la réalité de l'inflation est largement sous-estimée.

L'initiative d'allègement des primes sera le prochain défi de la gauche, mais il y en aura d'autres encore en cette année 2024 qui « représenteront beaucoup de boulot », a lancé le conseiller aux États vaudois. L'USS bataillera aussi contre la réforme du 2^e pilier, ainsi que contre la libéralisation du système de santé et pour la défense du service public dans l'électricité et les transports.

Au total, l'USS avait organisé des rassemblements dans une cinquantaine de villes du pays. Quelque 10'000 personnes ont participé au cortège du 1^{er} mai à Zurich. D'autres rassemblements ont réuni 2500 manifestant·es à Bâle et à Genève, 800 à Lausanne et plusieurs centaines à Berne. Dans plusieurs villes, comme à Genève ou Zurich, les participants ont exprimé leur solidarité avec les Palestinien·nes.

À Delémont, quelque 300 personnes ont pris part au cortège du 1^{er} mai interjurassien et ils étaient 150 à 200 à Bienne.

À Lausanne, toute la matinée, la section SEV-tl a distribué des tracts d'information sur la prochaine assemblée du 24 juin et des barres céréales en soutien aux collègues qui travaillaient ce jour-là. Une grosse cinquantaine d'employé·es de l'usine Vetrpoack de Saint-Prex menacés de licenciement ont défilé en tête de manif. À Fribourg, la section SEV-tpf tenait un stand de hot dogs.

Enrayer le déclin salarial

Selon le *Rapport sur la répartition 2024 de l'USS*, « les seuls gagnants sont les très hauts salaires. Les salaires réels bas et moyens stagnent; la charge due aux primes d'assurance maladie est devenue trop lourde. La politique fiscale suisse va clairement dans la mauvaise direction. Les revenus bas et moyens sont ponctionnés. Les rémunérations déjà très élevées se sont envolées. »

D'où ce 1^{er} Mai sous le signe d'une double lutte: contre le renchérissement des primes maladie et pour la hausse des salaires. Sur le premier objet, l'USS mène une campagne en faveur de l'initiative visant à limiter les primes. Ce texte amènerait une amélioration concrète pour des centaines de milliers de familles – et constituerait un signal important après l'acceptation de la 13^e rente AVS. La bataille pour les revenus, en revanche, ne se joue pas dans les urnes. Son issue dépendra de la capacité de mobilisation sur les lieux de travail. La manif nationale de septembre annoncée par l'USS pourrait constituer une étape dans ce sens.



Près de 200 personnes ont manifesté à Bienne.



Comme toujours, le SEV bien présent à Fribourg.



Quelques 2500 personnes ont manifesté à Genève.



La section SEV-tl et son secrétaire syndical ont distribué toute la matinée des tracts d'info et des barres énergétiques aux arrêts de bus lausannois.

HELVETIA ASSURANCES

Prolonger ou amortir une hypothèque?

À quoi faut-il faire attention dans la perspective de la retraite?

C'est une bonne chose si votre hypothèque doit être renouvelée avant votre départ à la retraite et que vous pouvez prendre maintenant cette décision lourde de conséquences. La retraite s'accompagne en effet presque toujours de changements majeurs, notamment financiers. Ne vous basez donc pas trop sur l'environnement actuel des taux d'intérêt, mais tenez plutôt compte de votre situation future sur le plan des finances et du logement.

Toujours considérer les remboursements de manière globale

Dans le contexte actuel de taux d'intérêt bas, un amortissement partiel ou complet n'a guère de sens si vous êtes déjà en dessous du taux d'avance de 65% à la retraite. Vous ne pourriez plus déduire fiscalement les intérêts hypothécaires et paieriez donc davantage d'impôts. Autre inconvénient: une petite hypothèque n'est pas intéressante pour de nombreux prestataires, qui fixent alors un intérêt plus élevé. En revanche, l'épargne offre une grande marge de manœuvre, que vous ne voulez peut-être pas perdre dès maintenant par un amortissement.

Envisager un investissement direct dans le logement

Vérifiez l'état de votre bien immobilier et envisagez d'investir vos économies directement dans votre propre logement, soit sous la forme d'investissements de préservation de la valeur – afin d'obtenir un avantage fiscal –, soit sous la forme d'investissements qui augmentent la valeur du bien. Si le logement est destiné à être vendu dans les prochaines années, des mesures énergétiques pourraient s'avérer intéressantes. Souvent subvention-



Pierre-Alain Graf, conseiller en assurance.

nées, elles rendent le logement plus attrayant pour vous ainsi que pour les acheteuses et acheteurs potentiels.

Comparer les différents produits hypothécaires

L'environnement des taux d'intérêt devrait également être pris en compte, mais il ne faut pas qu'il domine la décision. D'un point de vue historique, il est toujours très bas. Si l'on a l'intention de vendre, il existe des prestataires d'hypothèques à taux fixe qui permettent une levée gratuite en cas de vente du bien immobilier.

Pierre-Alain Graf, conseiller en assurance et prévoyance de l'agence principal de Morges, et ses collègues de l'équipe de conseil SEV se tiennent à votre disposition pour vous aider à trouver la meilleure solution globale individuelle. Vous trouverez plus d'informations sur www.helvetia.ch/sev

helvetia 
Votre assureur suisse

CC ZPV

Contestation et violence

Service de presse ZPV, info@zpv.ch. Le président central Ralph Kessler a salué les président-es de section ou leurs remplaçants présents à la première séance du comité central le 4 avril, ainsi que les membres de la CG ZPV, l'invité Carmine Cucciniello et Nadja Drewes qui a assuré la traduction simultanée.

Au point «Affaires actuelles de la ZPV», Ralph nous a fait un résumé de la situation. Dans la **procédure de contestation auprès de l'Office fédéral des transports OFT**, on peut voir de premières améliorations. Ainsi les changements en cours d'année dans les tableaux de service seront aussi mis en consultation. Les CFF veulent négocier avec la CoPe d'autres adaptations des règles concernant les changements dans les tableaux de service, toutefois cela n'est pas du ressort de la CoPe selon la CCT CFF, annexe 10 (Durée du travail). Concernant les **quais pas assez longs**, nous devons malheureusement de nouveau constater que les fermetures de voitures ne sont pas consignées dans le Tip 2 pour tous les trains trop longs. Il est très important d'établir, cas échéant une annonce ESQ à ce propos, afin de pouvoir éviter de telles incohérences.

La **section ZPV Interlaken** a pu être dissoute comme prévu au 31.12.2023. Les comptes annuels de la section ZPV Interlaken ont été examinés le 02.02.2024 par la CG. Le 28.03.2024, Ralph Kessler et Markus Zobrist ont rencontré le comité de la ZPV Bern pour discuter de la répartition des tâches. Markus Zobrist va représenter Interlaken dans la section Bern et participer également aux rencontres avec la direction KB Mitte. Ursula Nussbaum a été remerciée pour son grand engagement. Le **projet de nouveau processus de départ (Processus de départ orienté vers la clientèle KOA)** a engendré pas mal de discussions, tous les participants au projet ne sont pas d'accord sur la manière dont l'exécution d'un veto électronique doit se faire. Ce nouveau processus de départ cache aussi

quelques risques non négligeables. Il y a encore beaucoup de questions ouvertes sur l'application exacte avant de pouvoir effectuer un test. En ce qui concerne les **transports de supporters/la violence dans les trains**, il y a eu, l'automne dernier, une discussion avec les CFF. À cette occasion le thème des 26 jours d'absence a été abordé. L'une des mesures prises est le cours de base «Security» à Winterthur qui est maintenant de nouveau obligatoire pour les assistants clientèle. Comme les accompagnements par des Securitas après 22 heures manquent souvent, Ralph nous a demandé d'établir une annonce ESQ à ce propos cas échéant, avec copie à info@zpv.ch. Sous le point «**Rapports des sections**», ces dernières ont eu beaucoup de demandes, de même que les commissions et le RhB. Lors de discussions intenses, il a été possible de répondre parfois directement, d'autres thèmes ont été notés pour clarification.

Au **RhB**, le rapport a été pour la première fois rédigé par un président de section *ad interim*. Luzi Oberer a été élu en tant que président par l'assemblée des membres et Franco Andreazzi en tant que vice-président de la section ZPV Samedan. Le comité central ZPV a félicité les nouveaux élus par un chaleureux applaudissement.

Le **cours d'autodéfense de la ZPV** du 24.10.2024 dispose encore de quelques places libres. Les inscriptions sont encore possibles à: bildung@zpv.ch. Carmine Cucciniello, Simon Ochser et Sandro Tufano étaient invités à la séance du CC car ils ont remis leur mandat de président de section. Malheureusement, Simon et Sandro n'ont pas pu participer à la séance. Carmine était membre du comité central ZPV depuis 2012. Il a maintenant remis sa fonction en tant que président de la section ZPV Basel à son fils Alessandro. Au nom de la ZPV, Ralph Kessler l'a remercié pour son précieux engagement pendant toutes ces années et lui a remis un présent.

IL Y A 100 ANS

L'accident ferroviaire de San Paolo 1924



Ce qu'il reste des deux trains rapides après l'accident du 23 avril 1924 à Bellinzone. Quinze personnes sont mortes.

Veronica Galster
veronica.galster@sev-online.ch

Le 23 avril 1924, à 2h30 du matin, une tragique catastrophe ferroviaire s'est produite à la gare de marchandises de San Paolo à Bellinzona: deux trains sont entrés en collision frontale, causant 15 morts et des dizaines de blessés. Cent ans plus tard, cet accident reste le plus grave du Tessin.

Dans la nuit du 22 au 23 avril 1924, Bellinzone est réveillée par un puissant sifflement provenant de la région de San Paolo. Il fut immédiatement évident que quelque chose de grave s'était produit, comme l'ont raconté les témoins de l'époque à la presse. Deux trains de voyageurs, l'un en provenance de Chiasso et l'autre de Bâle, se sont retrouvés sur la même voie. La dynamique des événements a été racontée à Plinio Grossi, journaliste de la RSI, par Beniamino Arrigo, inspecteur de la gare

de Bellinzone, en 1974: «Un destin cruel a voulu faire converger deux trains sur le seul point précaire de la gare, deux trains en même temps», a expliqué Arrigo.

Chronologie des faits

À l'époque, les travaux de construction de la nouvelle gare de marchandises de San Paolo et l'adaptation de la gare existante de Bellinzone étaient en cours. Les Chemins de fer fédéraux (CFF) souhaitaient l'équiper d'une installation électrique centrale moderne. Une telle installation n'existant pas encore en Suisse, les travaux ont pris plus de temps que prévu et, commencés en décembre 1920, ils étaient encore en cours au moment de la catastrophe. Cette situation, à laquelle s'ajoutent des règlements et des ordres de service peu clairs, fait que les dispositifs de sécurité provisoires sont insuffisants au moment de l'accident. Ainsi, l'échangeur 1, qui permettait d'acheminer les trains venant du nord vers le Main ou vers

la gare de marchandises, était encore manœuvré à la main. Le signal protégeant cet échangeur était dépourvu de signal avancé, alors que les chefs de train avaient prévenu du risque que cette absence représentait dès 1921. La somme de ces facteurs et d'autres encore a conduit à un point faible, créant une situation à risque sur la voie de croisière entre l'aiguillage 1 et l'aiguillage 3, où la catastrophe s'est produite. Outre l'erreur humaine, qui a été déterminée plus tard au cours de l'enquête, il y a également une fatalité: si l'un des deux trains avait été retardé ne serait-ce que de quelques secondes ou était arrivé plus tôt, la collision n'aurait pas eu lieu.

Que s'est-il passé alors? Le train direct 51b était en retard au départ de Chiasso, le train direct 70 au départ de Bâle circulait régulièrement. À San Paolo, avant le train 70, un train de marchandises attendait, qui, étant lui-même en retard, avait donné la priorité au train express en pro-

venance de Bâle à la gare d'Ambri. Cependant, seules les gares situées sur le parcours jusqu'à Biasca, au lieu de Bellinzona, ont été informées du dépassement. Comme le train de marchandises était attendu au lieu du train direct, l'échangeur 1 a été détourné: sans s'arrêter, le direct 70 a heurté le 51b, qui arrivait à ce moment-là de la Principale, en direction de Castione.

Le scénario auquel les sauveteurs ont été confrontés était effroyable, comme en témoigne la presse de l'époque, qui n'était pas avare de détails macabres. Lors de la collision, les locomotives et les premiers wagons des deux convois se sont écrasés. Le gaz utilisé pour l'éclairage d'un wagon allemand s'est répandu et a pris feu, provoquant un incendie désastreux. Les opérations de sauvetage et de déblaiement ont été longues et ont mobilisé, outre les pompiers et le personnel médical, des cheminots de tous les services, y compris ceux des ateliers, appelés à démonter sur place les locomotives électriques, alors

toutes neuves, afin d'en récupérer le maximum. Quinze personnes sont mortes dans l'accident, dont six cheminots.

Les cheminots membres du syndicat SEV ont voulu se souvenir de leurs collègues disparus dans la catastrophe et ont demandé à l'artiste Giuseppe Chiattonne de concevoir un monument qui a été officiellement inauguré le 17 avril 1927 sur le Piazzale Antognini en présence de milliers de personnes.

Malgré l'évolution des règles de sécurité, les décès sur le lieu de travail restent une triste réalité, même dans le secteur ferroviaire, comme nous le rappellent malheureusement les tragiques accidents de ces dernières années. Pour le SEV, la sécurité dans les chemins de fer est et reste un thème prioritaire. La revendication permanente du SEV est que les cheminots, mais aussi les entreprises et les organes de contrôle compétents mettent en place toutes les mesures possibles pour la préserver.

DÉCÈS

Benchikh Nadia; 1977; conductrice, Cossonay-Ville, VPT TL.

Delley René; 1936; chauffeur, Marly, VPT tpf.

Henggi Jeannine; 1928; veuve de Ernest, Moutier, PV Biel-Bienne.

Wittwer Eric; 1934; chef de service d'exploitation, Delémont, PV Jura.

Attention : Suite à la nouvelle loi sur les données, si vous souhaitez que le nom d'un parent ou d'une parente décédé-e soit publié, envoyez un e-mail à : journal@sev-online.ch

IMPRESSUM

SEV – le journal du Syndicat du personnel des transports paraît toutes les trois semaines. ISSN 2624-7828
Tirage: 8 653 ex. (total 32 416 ex.), certifié REMP au 10 octobre 2023
Editeur: SEV, www.sev-online.ch
Rédaction: Michael Spahr (rédacteur en chef), Chantal Fischer, Markus Fischer, Veronica Galster, Elisa 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, Tiefenastrasse 2, 8640 Rapperswil; SEVZeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11, www.fachmedien.ch
Pré-presse: CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch
Imprimerie: CH Media Print AG, www.chmediaprint.ch

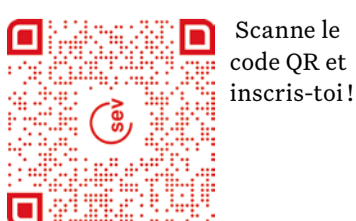
Le prochain journal paraîtra le 31 mai 2024.

Le délai pour les annonces est fixé au mardi 21 mai à midi, celui de l'agenda au 21 mai à midi.

JOURNÉE DES B100

Notez la date!

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 reconnus, 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!

Sous-fédérations

5.6. Commission femmes LPV

Journée des femmes.

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. Une traduction allemand-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-env. 16h30, Haus der Universität Bern, Schlösslistr. 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

15.5. BAU Arc Lémanique

Assemblée de printemps.

L'assemblée de printemps de la section Arc Lémanique se tiendra le mercredi 15 mai, de 17h à 20h au bâtiment gare CFF à Lausanne. L'Ordre du jour et le lieu précis de l'assemblée à Lausanne vous parviendra prochainement par email. Cordialement *Votre comité*

5.6. AS Ouest

Assemblée générale de printemps.

18h45 à l'Hôtel Alpes et Lac, en face de la gare CFF à Neuchâtel

LAG de printemps de la section AS Ouest aura lieu le 05 juin 2024 à 18h45 à Neuchâtel.

Invité : Patrick Kummer, vice-président du SEV.

Autre

2.6. Bergclub Flügelrad Bienne

Centenaire du club. Fête à la maison de montagne aux Prés d'Orvin. Le Bergclub Flügelrad Bienne a été fondé le 1^{er} mars 1924. A l'époque, il était principalement composé de collaborateurs de la gare de triage de Bienne. Nous fêtons ce centenaire le dimanche 2 juin 2024 à notre maison de montagne des Prés-d'Orvin. Début à 9h30 avec un culte de montagne. Chacun-e est cordialement invité-e et bienvenu-e à fêter avec nous cet anniversaire. Plus d'infos sur la fête et sur notre association sous : <https://bergclub-fluegelrad.ch>.

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 : Ven 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

22.5. VPT Lac Léman

Assemblée générale 2024 du groupe des retraités de la CGN.

Comme chaque année, l'assemblée générale de la CGN se déroulera le mercredi 22 mai 2024 au refuge de Censuy (près de Renens) En suivront, après les débats, le traditionnel apéritif ainsi qu'une raclette qui seront offerts par notre comité.

Parmi les points habituels et statutaires, une partie de cette AG sera consacrée à l'organisation (présentation) de la sortie d'été et du repas d'automne 2024.

Pour les inscriptions, nous vous prions de vous référer à l'invitation reçue ou de vous inscrire directement par mail à l'adresse : monbonron@bluewin.ch ou par téléphone (également valable sur WhatsApp) au 079 685 57 17.

Le comité se réjouit de ta participation à cette journée officielle et festive.

4.6. PV Fribourg

Sortie annuelle en train au Stanserhorn. Trajet via Fribourg – Luzern – Stans en train puis funiculaire et téléphérique

Correspondances aller

Bulle	dp	6h50
Romont	dp	7h08
Estavayer	dp	6h34
Payerne	dp	6h46
Fribourg	ar	7h25/7h13
Fribourg	dp	07.34
Luzern	ar	9h01
	dp	9h27

(ce n'est pas la 1ère correspondance, mais on a le temps de changer !)

Stans	ar	9h48
	dp	10h20

Funiculaire changement à Kälti pour prendre le téléphérique
 Stanserhorn ar 10.45
 Balade au Stanserhorn - Repas de midi au restaurant tournant du Stanserhorn à 12h
 Au menu : Macaronis d'alpage servis dans un caquelon
 Correspondances retour:
 Stanserhorn dp 14.25
 (Correspondance laissant assez de temps à Luzern pour changer !)
 Changements à Kälti pour prendre le funiculaire
 Stans ar 14h50 dp 15h10
 Luzern ar 15h31 dp 16h00
 Fribourg ar 17h25

Délai d'inscription : mercredi 22 mai 2024 – Attention : pré réservation faite et garantie pour 30 personnes. Ensuite, c'est selon disponibilités ! Inscription par mail – sms – whatsapp chez Roland Julmy rjulmy@bluewin.ch / 079 502 72 11, avec indication si le voyage se fait avec un abonnement général/carte journalière ou abonnement ½ tarif ou sans abonnement.

Vous pouvez acheter une carte journalière FVP à 39 francs sur ce lien :

<https://www.sbb.ch/fr/acheter/pages/produkte/produkte.xhtml?produktid=83125>

Prix de la sortie (funiculaire et téléphérique + repas de midi sans boissons). Le trajet domicile – Stans et retour n'est pas compris dans les prix!

Avec abonnement général ou carte journalière 25 francs
 Avec abo demi-tarif 54 francs
 Sans abonnement 83 francs
 Ces prix ne sont valables que si nous sommes au moins 10 participants !

5.6. PV Genève

Sortie de section à Twann. Rendez-vous à 9h dans le grand hall de la gare de Cornavin. Les retardataires se rendront directement sur le quai pour le départ de l'ICN de 9h15 direction Rorschach. Nous changerons à Neuchâtel pour prendre le régional jusqu'à Twann où nous arriverons à 10h58. En quelques pas, nous serons à l'Hôtel Bären où seront servis l'apéritif puis un repas dont vous nous direz des nouvelles.

Au retour nous avons réservé une mini-croisière partant à 16 h pour Bienne, d'où le train nous ramènera à Genève.

Cette belle journée vous coûtera 65 fr/pers. Inscrivez-vous jusqu'au 1er juin car c'est votre versement postal qui tient lieu d'inscription. Et n'oubliez pas votre carte journalière ou votre AG.

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. Dames bienvenues. En transport public : prise en charge 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.- frs par personne, paiement sur place. Inscriptions des équipes 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 un email, ainsi que si venue en transports publics.

Nous vous accueillerons par n'importe quel temps à Cossonay. Alors venez nombreux vous amuser et passer une bonne journée.
 Les organisateurs

PV VAUD

Dominique Tissières. L'assemblée générale du jeudi 18 avril 2024 s'est déroulée en présence de 50 membres. Cependant, remerciement aux 20 collègues ont pris la peine de s'excuser. **Hommage.** Un hommage fut rendu aux 66 collègues qui nous ont quitté durant l'année 2023. **Important!** Concernant les cotisations à la

SEV PV Vaud, les membres présents à cette assemblée ont accepté une augmentation de cotisations de 40 centimes. A partir du 1^{er} janvier 2025, la pleine cotisation s'élèvera à 19.-- francs, respectivement à 9.50 francs pour la demi-cotisation. **Concernant le comité.** Marcel Berdoz accepte de remplacer, dès le 1^{er}

janvier 2025, notre collègue Esther Geiser comme visiteur pour le secteur 2. Un grand merci de reconnaissance à Esther pour son dévouement au sein du comité.

Période 2025-2028. Lors de cette assemblée générale les membres du comité actuel accepte de renouveler leurs mandats pour la période 2025-2028. **Conférencier du jour.** Jean-Louis Scherz nous fit connaître les arcanes d'un porte-parole des CFF et nous expliqua en détails, d'une manière sérieuse et savoureuse, l'importance de ce poste spécifique. Son

intervention fut fort appréciée et suscita de nombreux commentaires. **Le mot du président.** Roland Basset clôt son rapport très étoffé avec ces mots : « ...nous vous demandons d'encourager les anciens collègues, prenant leurs retraites, de ne pas démissionner du SEV et d'intégrer la PV, car le départ à la retraite ne veut pas dire une fin du mouvement syndical, c'est en étant uni et en agissant ensemble, que nous pouvons défendre nos droits... » Et, le verre de l'amitié prolongeât le plaisir de participer à une assemblée générale.

ÉLECTIONS EUROPÉENNES 2024

« Éviter un glissement vers la droite en Europe! »



Michael Spahr
michael.spahr@sev-
online.ch

Du 6 au 9 juin, l'Europe élit un nouveau parlement. Les citoyen-nés européens qui vivent en Suisse peuvent participer aux élections. Dialogue avec Eugenio Tura, représentant de la commission de migration au comité SEV et détenteur d'une double nationalité italo-suisse.

Que vas-tu faire au début juin 2024 ?

Le 7 juin nous avons une séance du comité SEV et juste après, je prendrai l'avion pour me rendre en Sicile afin de pouvoir voter dans mon village d'origine. C'est très important que nous, les Italien-nes de l'étranger, allions aussi voter. Comme la Suisse n'est pas membre de l'UE, nous ne pouvons malheureusement pas le faire par courrier. Nous devons nous rendre sur place et glisser notre bulletin dans l'urne.

Environ un membre SEV sur 10 est citoyen d'un pays de l'UE. Pourquoi selon toi est-il tellement important de faire valoir ta citoyenneté et participer à ce vote ? Et qu'est-ce qui te motive à faire ce voyage jusqu'en Sicile juste pour voter ?

De mon point de vue, il faut mettre

toutes les chances de notre côté pour empêcher le Gouvernement italien d'obtenir de trop bons résultats lors de ces élections. Les pronostics actuels donnent l'avantage aux partis d'extrême droite qui y siègent. Je pense qu'il est important de mettre du poids de l'autre côté de la balance. Si l'Italie vote majoritairement à droite lors de ces élections, cela envoie un mauvais signal à l'Europe.

Le gouvernement dirigé par Giorgia Meloni est composé avant tout de membres des trois partis de droite Forza Italia, Lega et son propre parti, Fratelli d'Italia. Ce dernier est qualifié de post-fasciste, donc d'extrême droite. Giorgia Meloni est à la tête de l'Italie depuis 2022. Qu'est-ce qui te dérange dans ce gouvernement, d'un point de vue syndical ?

La politique de Giorgia Meloni et son gouvernement avantage les riches et défavorise les pauvres. Les gens de la droite déclarent qu'ils s'engagent pour les citoyens modestes. En réalité, ils font exactement le contraire. Prenons par exemple le thème du chômage. Les gens de la droite prétendent que les chômeurs sont responsables de leur situation car ce sont des fainéant-es. Ils veulent obliger ces personnes à accepter des jobs pour lesquels ils ne seront payés que 5 euros de l'heure. Le gouvernement a complètement perdu le sens de la réalité. Les personnes qui le com-

posent gagnent entre 15 et 20 000 euros par mois et n'ont aucune idée de ce qui se passe sur le marché du travail qui est totalement asséché. L'automne dernier, lorsque les syndicats italiens se sont opposés à la politique du gouvernement en faisant une grande grève, ils ont été menacés. Le politicien populiste de droite de la Lega Matteo Salvini, qui est aussi le vice-président du Conseil des ministres d'Italie, a menacé de limiter le droit de grève, donc le travail syndical. De ce point de vue, il faudrait qu'aucune voix n'aille à l'un de ces trois partis.

En Finlande où, tout comme en Italie, un gouvernement de droite est au pouvoir avec également des partis d'extrême droite, les droits syndicaux sont déjà restreints. On assiste à un démantèlement de l'État social. Le SEV a envoyé une lettre de protestation contre cette politique à l'Ambassade de Finlande. Il ne s'agit donc pas uniquement d'un phénomène italien.

C'est juste. C'est pourquoi il est important que nous, les syndicalistes avec un passeport européen, participions au vote au début juin afin d'éviter le glissement vers la droite qui menace en Europe. En Italie, on voit bien ce qui se passe lorsque la droite est au pouvoir. Elle donne l'impression qu'elle fait quelque chose de nouveau pour l'ensemble de la population alors que dans les faits, elle applique

des idées autoritaires et une politique qui sert avant tout les riches. C'est tout sauf une politique innovante. Giorgia Meloni, qui se prétend fraîche et nouvelle, fait en réalité partie de l'establishment depuis longtemps puisque sous Berlusconi, il y a quinze ans, elle était déjà ministre. S'ajoute à cela le fait que beaucoup de partis populistes de droite appliquent une politique économique néolibérale. Cela signifie qu'ils encouragent la privatisation et la libéralisation et qu'ils luttent contre le service public.

Donc, d'un point de vue de politique des transports également, la droite n'est pas de notre côté ? Comment vois-tu cela ?

Là aussi, l'Italie est le meilleur exemple, ou plutôt un très mauvais exemple. Pourquoi je me rends en Sicile en avion et non pas en transports publics ? Parce que sinon j'arriverai trop tard pour voter (*il rit*). En Sicile, si tu veux traverser toute l'île en train, c'est presque aussi long que de se rendre en Thaïlande en avion. Dans les transports publics régionaux, il y a beaucoup de lacunes en Italie. Bien sûr, les correspondances avec les trains à grande vitesse sont géniales : si tu veux aller de Milan à Rome, cela fonctionne parfaitement avec le train. Pour cela, les chemins de fer de l'État et aussi la concurrence privée font du bon travail. Mais si tu veux voyager en Calabre ou en Sicile, soit dans des endroits où l'on ne peut

pas faire de grands profits, alors tu découvres un paysage ferroviaire qui date du siècle passé, les parcours sont très souvent à simple voie.

En fait, c'est un très bon exemple de la politique de droite. Elle promet haut et fort de mettre sur pieds des projets prestigieux par devant, où tout n'est que brillance et scintillement. Puis, dans les coulisses, les choses sont plus sombres. La droite italienne a sorti un vieux projet du placard, soit un pont entre la péninsule et l'île de la Sicile, pour les voitures et le train. Mais des deux côtés de ce pont, les rails sont dans un état lamentable. L'infrastructure nécessaire pour donner un sens à un si beau pont est inexistante. C'est comme si on construisait une superbe pyramide en plein milieu du désert.

Lors des élections européennes le danger d'un glissement vers la droite ne menace pas seulement l'Italie, mais aussi d'autres pays. L'AfD en Allemagne, le Rassemblement National en France et d'autres partis d'extrême droite peuvent gagner. Pour les syndicats, pour une politique écologique et sociale en Europe, les choses pourraient devenir plus difficiles.

Je dirais simplement : allez voter ! C'est la seule chose que nous puissions faire. Ce qui se passe en Italie ne doit pas se passer au niveau de l'Europe. Nous devons l'éviter, en votant !



PLONGEON DANS LE PASSÉ

Omar Cartulano

L'imposant barrage de Verzasca au Tessin d'où s'élançait l'agent 007 James Bond du film «Golden Eye», se détache parmi la boue et les pierres. La trace de l'ancienne route redevient visible.

D'anciens pylônes et des arbres sont restés en terre, imperturbables. Pour des travaux d'entretien, le lac Vogorno a dû être presque entièrement vidé au début de l'année 2022, faisant resurgir des terres restées sous l'eau pendant

plus d'un demi-siècle. La forme du fond de la vallée, aujourd'hui inconnue du plus grand nombre, s'est à nouveau révélée dans un jeu d'ombres, de lumières et de souvenirs restés dans les tiroirs...

?

QUIZ

Es-tu incollable?

1. Combien la France investit-elle moins par habitant dans le rail que la Suisse?

- Presque dix fois moins.
- Presque cent fois moins.
- Presque autant.

2. Quel est le nom du projet d'avenir de CFF Cargo?

- Ou-verture.
- Ex-odus.
- G-ensis.

3. Quels sont les thèmes des votations fédérales du 9 juin?

- Primes d'assurance maladie, approvisionnement en électricité, vaccination obligatoire.
- Avion de combat, chasse au loup, caisses de pension.
- Négociations avec l'UE, Rail 2050, Championnat d'Europe de football.c

4. Quand auront lieu les élections parlementaires européennes?

- À la Pentecôte 2024.
- Du 6 au 9 juin 2024.
- Il n'y a pas d'élections parlementaires dans l'UE.

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 21 mai 2024**.

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

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

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

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

Solution du quiz N°5 /2024:

b/ b/ a/c

C'est **Michel Bottaro**, à Evionnaz, membre de la PV Valais, qui remporte **une carte cadeau des CFF d'une valeur de 40 francs**.

SUR LES TRACES DE ...

Marc Werder, spécialiste de maintenance BLS



Marc Werder dans son élément: dans l'atelier de Spiez le président WAV-BLS se sent à son aise

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Marc Werder est passionné par la technique et adore découvrir comment les choses fonctionnent dans les moindres détails. Il n'est donc pas étonnant que son poste de spécialiste de maintenance dans les ateliers BLS à Spiez soit « exactement ce qu'il lui faut ». En visitant les lieux, on remarque tout de suite que son métier l'enchanté.

Marc Werder, mais tout le monde l'appelle « Märku », a toujours été fasciné par le rail, mais aussi par les autres moyens de transport, à savoir, le bateau, la voiture, le bus. Enfant, il rêvait de devenir mécanicien de locs. Toutefois, les choses ne se sont pas déroulées tout à fait ainsi, comme c'est bien souvent le cas dans la vie.

Märku achève en 2009 son apprentissage de mécanicien auto. Il sent alors déjà qu'il n'en fera pas sa carrière entière. À l'été 2014, un collègue lui montre une annonce pour un poste chez BLS. Le voilà engagé en tant que spécialiste de maintenance à l'Aebimatt et il s'intéresse à son nouveau métier. Il est autodidacte et évolue dans son domaine pour étoffer ainsi son bagage professionnel. Sa réflexion initiale était de commencer à travailler chez BLS puis, à un moment donné, d'accomplir la formation de mécanicien de locs.

Toutefois, cette idée l'emballé de moins en moins avec le temps... « Je ne voudrais pas être ailleurs! » nous confie Märku avec un sourire. Il aime particulièrement la variété: il est chargé d'une multitude de tâches comme changer les bogies et les banquettes des passagers, ou réparer les toilettes des trains. Märku se sent à sa place.

Personne de confiance

En 2018, il pose sa candidature à l'interne pour un poste de formateur en mécanique et depuis lors se charge des aspirant-es mécanicien-nes de locs durant leurs trois jours de stage technique. De plus, la formation des spécialistes de maintenance de l'atelier est dans un premier temps entre ses mains. C'est certainement grâce à ce contexte, mais aussi par son engagement syndical, que Märku devient très vite une personne de confiance importante pour ses collègues qui, comme lui, ont été transférés dans l'atelier de Spiez dès le vendredi 13 décembre 2019.

Peu après son entrée chez BLS, notre collègue de 34 ans est recruté au SEV par le président du groupe WAV Spiez/Bern. Lorsque le secrétaire du groupe s'en va à la retraite, Märku reprend sa fonction jusqu'à fin 2019, date à laquelle une restructuration majeure réorganise le groupe WAV et le secoue également quelque peu. Au fil de ces changements, notre collègue discute entre

autres avec les secrétaires syndicaux et, finalement, il décide de prendre la relève de la présidence du nouveau groupe WAV BLS. Märku se souvient encore très bien de sa déclaration lors de la première assemblée générale après sa décision: « Le nouveau groupe WAV BLS récemment organisé débute avec force! »

Syndicaliste corps et âme

Il ne peut pas dire si cela s'est réalisé, avouet-il avec un sourire. Le fait est qu'il se sent syndicaliste dans le corps et dans l'âme, et il rappelle toujours à ses collègues les nombreux avantages du SEV. « J'aime beaucoup participer aux séances du comité de section BLS et aux négociations salariales. Je reçois des informations importantes des divers domaines BLS également, et je rencontre beaucoup de monde aussi », explique Märku. « J'apprécie d'être un interlocuteur et un soutien pour les collaboratrices et collaborateurs des ateliers et je sais que je peux en tout temps bénéficier de l'aide du comité et de la secrétaire syndicale Katrin Leuenberger », poursuit notre collègue, qui son entourage connaît aussi pour son autre penchant: « Dès qu'il y a quelque chose à manger, je suis là! » rigole-t-il.

Si on lui demande son avis sur le recrutement des membres, il dit que pour les jeunes collaborateurs, la cotisation peut représenter un gros obstacle pour une adhésion. « Ils ne voient que le

prix, mais pas les nombreuses prestations », constate Märku. Il essaie alors de montrer tout ce que fait le SEV, ce qu'il obtient et il mentionne l'assistance judiciaire professionnelle. Il tente d'expliquer que les coûts sont relatifs: « En fait, tu ne paies rien puisque, grâce au SEV, tu reçois des augmentations de salaire. » En participant aux formations continues, on peut compenser une partie des cotisations versées. Il se demande quand même comment faire mieux pour recruter les jeunes collègues. Il n'a toutefois pas la recette miracle.

Toujours sur la brèche

Au cours de la discussion, on ressent une chose: Märku est toujours sur la brèche, il ne reste jamais tranquille. Peut-être que cela découle aussi de sa consommation extrême de café. « Si quelqu'un me demande comment je prends mon café, je réponds: tout le temps! » plaisante-t-il. Une fois, alors qu'il s'ennuyait, il a même suivi une formation de barista.

Dans sa vie privée, Märku aime bien voyager, avant tout dans les centres urbains. Il aime également la nature, d'ailleurs il habite à la campagne, à Reichenbach im Kandertal. Notre célibataire de 34 ans vit avec quelques poissons son chat: « Tout le monde sait qu'il s'appelle Günther », sourit-il. Et même s'il est un véritable cheminot, il aime aussi les voitures: il en a trois! Passionné par la technique jusqu'au bout...

Héritage

Micha Dal Col

