

## Des comptes SEV presque noirs

Le comité du SEV a accepté les comptes 2016 qui bouclent sur un léger déficit. La situation financière est solide, même si le recul des membres demeure un souci.

Page 2

## Bilan CFF: merci au personnel!

La motivation et la qualité du travail du personnel des CFF et CFF Cargo ont permis les bons résultats de l'entreprise.

Page 4



## Femmes en marche

Plus de 10 000 personnes à Zurich en faveur des droits et de l'égalité.

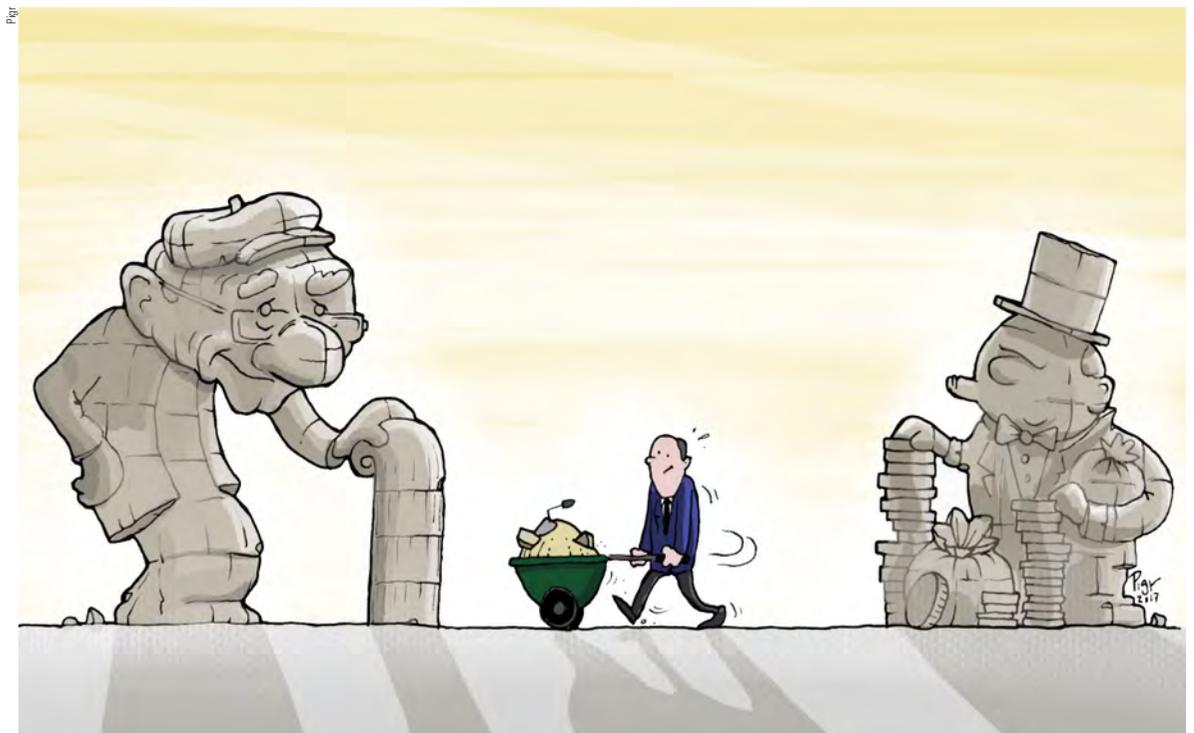
Page 16

## Prévoyance vieillesse 2020

# Retraites: le verdict de l'USS

**L'Union syndicale suisse (USS) se penche ce vendredi 24 mars sur la réforme des rentes, adoptée par les Chambres fédérales la semaine dernière. Le paquet, qui renforce notamment l'AVS, est jugé acceptable par les syndicats de l'USS, SEV y compris. Une frange minoritaire de l'USS s'y oppose.**

Les débats au sein de l'USS seront-ils à la hauteur de la décision qui est à prendre? La réforme de la prévoyance vieillesse occasionnera-t-elle une fracture du mouvement syndical suisse? Tels sont les enjeux de l'assemblée des délégué-e-s de l'USS de ce vendredi. Le SEV a accepté à l'unanimité la variante des Etats le 10 mars – à peine modifiée ensuite.



En pages 2, 3 et 7

L'AVS renforcée pour pallier les pertes dans le 2<sup>e</sup> pilier.

## Elections importantes à la Caisse de pensions CFF

En plus de la liste des partenaires sociaux, deux autres listes sont en lice pour les élections au Conseil de fondation de la Caisse de pensions des CFF. C'est pourquoi les assuré-e-s actifs et actives ont reçu de la CP CFF les données pour les élections par voie électronique. Il est possible de voter jusqu'au 17 avril. Votez la liste syndicale pour une forte représentation, compacte, du personnel!

Page 10

## ETF

# Giorgio Tuti succède à Guy Greivelding

■ Le président du SEV, Giorgio Tuti, est désormais à la tête de la section ferroviaire de la Fédération européenne des travailleurs et travailleuses des transports (ETF). Giorgio Tuti a été élu à l'unanimité le 9 mars dernier et entrera en fonction après le Congrès de l'ETF qui se déroule à Barcelone du 22 au 26 mai. Giorgio Tuti succède à Guy Greivelding qui prend sa retraite.

Après cette élection qui fait la fierté des membres du SEV, Giorgio Tuti évoque dans une interview les défis qui l'attendent dans sa nouvelle fonction. Mais il assure que cela ne l'empêchera pas d'être disponible pour les membres du SEV.

Page 5



## EN VITESSE

## La gueule de l'emploi à Lausanne

Un spectacle intitulé « La gueule de l'emploi » est à voir au « pulloff » à Lausanne jusqu'au 2 avril. S'emparer théâtralement de problématiques sociales, c'est l'enjeu du Théâtre Actif depuis maintenant dix ans. Dans la continuité de cette démarche, ce spectacle aborde le thème du travail, ou plus précisément, s'interroge sur les conditions de travail, sur la gueule de l'emploi.

En Suisse, près de deux tiers des actifs connaissent le stress au travail et beaucoup d'entre eux vivent une réelle souffrance. On parle beaucoup de stress, d'épuisement professionnel, de burn-out, comme si c'était inéluctable. Objectifs, rentabilité, optimisation, flexibilité, efficacité, restructuration... Dépression? Dans sa course à la productivité, le marché de l'emploi rejette les personnes qui ne parviennent pas à être toujours plus efficaces, toujours plus flexibles, toujours plus rentables, toujours plus rapides... Et pourquoi pas toujours plus jeunes?

C'est à partir de cette actualité et de témoignages que ce spectacle questionne sur cet engrenage qui amène tant de gens à sortir momentanément ou définitivement du monde du travail. Plus d'infos sur [www.pulloff.ch](http://www.pulloff.ch)

## Comité SEV du 10 mars

## Léger déficit en 2016 et... des cheveux gris

**Le comité du SEV a approuvé sans coup férir les comptes 2016 qui présentent 8000 fr. de déficit. Il a aussi chaleureusement félicité Giorgio Tuti pour son élection à la présidence de la section ferroviaires de l'ETF (voir en page 5).**

«En quatre ans, la diminution des recettes liée à la baisse du nombre de membres avoisine le demi-million de francs», a expliqué le chef des finances Aroldo Cambi au comité réuni en séance le 10 mars. Cette tendance contre laquelle il n'y a pas encore de recette miracle a produit une nouvelle fois ses effets sur les comptes 2016 du SEV qui affichent un petit déficit de 8000 fr. (le budget en prévoyait 17 000). «Mais surtout, il est important de regarder les comptes à l'aune du bilan 2015 qui s'est conclu sur un bénéfice de 274 000 fr.»

## Hausse des cas de protection juridique

Pour expliquer ces différences

entre les deux années, Aroldo Cambi a mis le doigt sur les frais engendrés par une hausse de l'assistance judiciaire, les soutiens financiers apportés aux campagnes en faveur d'AVSplus d'une part, contre Pro service public d'autre part, ainsi que les actions contre RailFit 20/30. Une couverture de déficit de Brenscino de 200 000 fr. est aussi venue alourdir les comptes 2016.

## Résultat financier inespéré, mais de courte durée

«Le résultat financier a largement dépassé nos attentes en raison notamment de l'effet Trump. Mais il s'agit là d'un effet à court terme et d'un paradoxe des marchés financiers puisque le président américain défend une position économique isolationniste et a commis de nombreuses gaffes médiatiques», a commenté Aroldo Cambi. Les actions et certaines devises étrangères ont donc permis ce résultat financier, mais la situation reste délicate en raison notamment des taux d'intérêts nuls, voire négatifs sur le franc et l'euro.»

A l'heure de tourner son regard

vers l'avenir, le chef des finances rappelle que le SEV est solide sur le plan financier, notamment parce que le personnel montre de la discipline et de la rigueur dans la gestion des budgets. «Mais la situation peut se détériorer rapidement, si la baisse du nombre de membres se poursuit. Quant à la pyramide des âges, elle aura un impact certain sur les recettes ces prochaines années si elle n'est pas inversée.» La génération des baby-boomers approche en effet gentiment de la retraite.

En 2017, par contre, les déficits de Brenscino seront de l'histoire ancienne puisque dès le 1<sup>er</sup> janvier 2017, l'hôtel appartient à Reka.

## Réforme vieillesse: le comité soutient la version des Etats

Le comité du SEV s'est penché sur le projet de prévoyance vieillesse 2020. Il a soutenu sans coup férir le projet de réforme actuel du Conseil d'Etat. Le comité du SEV estime que la hausse des nouvelles rentes AVS – 840 fr. par année pour les personnes seules et 2712 fr. pour les couples – est un

élément important de cette réforme qui permet de contrer la baisse du taux de conversion du 2<sup>e</sup> pilier. Certes, la hausse de l'âge de la retraite des femmes à 65 ans est un élément extrêmement négatif, mais le comité considère que le paquet dans son ensemble est meilleur que la situation actuelle. Il a notamment constaté qu'une retraite anticipée à 64 ans aux nouvelles conditions permettrait aux femmes d'avoir une rente supérieure à celle d'aujourd'hui au même âge.

La délégation du SEV à l'assemblée extraordinaire de l'USS du 24 mars, qui traitera de PV 2020, adaptera sa position sur la base du résultat final approuvé par les Chambres fédérales le 17 mars.

A noter encore que le président Giorgio Tuti a relevé que les conférences des sections ont connu un beau succès: «La participation est en hausse. Il s'agit là d'un moment d'échanges apprécié par les sections. Il faut poursuivre sur cette voie.»

Vivian Bologna

## Recrutement

## « Mon dimanche me coûte, il a donc un prix »



**Depuis dimanche dernier, le SEV mène une action de recrutement d'une semaine en mettant en valeur les nouvelles indemnités du dimanche. L'action se termine ce samedi.**

Depuis le début de l'année, aux CFF, le dimanche c'est 16 fr. de plus par heure! Le travail du dimanche prend de la valeur. C'était 15 fr. de l'heure en 2015. C'est désormais 16 fr. de l'heure en 2017! Ce succès

n'est pas anodin alors que le travail du dimanche devient de plus en plus banal! Cette indemnité est la même pour tout le personnel des CFF. En 2014 encore, cela dépendait du niveau d'exigence. Certaines catégories professionnelles ne touchaient que 10 fr. de l'heure, tandis que d'autres avaient 12 fr., voire 15 fr. La persévérance de la délégation du SEV aux négociations CCT CFF et CFF Cargo a payé. C'est grâce à son taux d'organisation que le SEV a pu obtenir ce résultat.

## La CCT CFF/CFF Cargo 2019 en ligne de mire!

Les négociations pour la prochaine CCT débiteront début 2018. Avec RailFit 20/30, les CFF ont déjà annoncé des attaques contre la CCT, jugée trop généreuse. Il est impératif d'être unis et soudés pour la défendre. Il est donc primordial d'être nombreux!

Adhère au SEV sur notre site internet: [www.sev-online.ch/adhesion](http://www.sev-online.ch/adhesion)

SEV

## Formation aux CFF

## Le feu couve à HR-BIL

**La direction de la Formation CFF (HR-BIL) a présenté récemment la 2<sup>e</sup> phase de la réorganisation de la Formation CFF. Les emplois sont en danger.**

Si le SEV peut soutenir les projets d'intégrations et de formation des formateurs qui font partie de ce projet, «nous ne souscrivons pas à la réduction de postes de travail chez les

formateurs sans que ceux-ci aient la garantie de retrouver leur poste d'origine au sein de leur division et unité d'affaire d'origine», critique Daniel Froidevaux, secrétaire syndical en charge du dossier. La suppression de 20 postes de travail de formateurs sur les 26 annoncés par HR-BIL a des conséquences néfastes pour de nombreux collaborateurs étant donné que beaucoup de ceux-ci sont engagés à temps partiel pour la formation.

Il critique aussi la communication de HR-BIL dans son message au personnel, le 17 mars. «Il est annoncé que le SEV appuie ces démarches ainsi que les mesures prévues. C'est mensonger.» Dans ce contexte, le SEV appelle les formateurs de HR-BIL à faire preuve de solidarité et à contacter Daniel Froidevaux ([daniel.froidevaux@sev-online.ch](mailto:daniel.froidevaux@sev-online.ch)). «Nous vous soutiendrons dans votre combat.»

vbo

## ÉDITO

La période que nous vivons est cruciale pour l'avenir de nos retraites. La pression est énorme sur le 2<sup>e</sup> pilier, affaibli par les problèmes de financement récurrents. La baisse des taux d'intérêt et des taux de conversion conduit à des diminutions de rentes drastiques. Dans ce contexte, les élections au Conseil de fondation de la Caisse de pensions des CFF sont importantissimes pour faire entendre la voix du personnel. Le SEV appelle donc à voter la liste syndicale (voir l'article en page 10).

«Si on prend la réforme des retraites dans son ensemble, elle est acceptable.»

Giorgio Tuti, président du SEV

Les difficultés que connaissent les caisses de pension doivent donc nous pousser à renforcer le 1<sup>er</sup> pilier, l'AVS. Le mouvement syndical suisse a de longue date voulu une hausse des rentes AVS. Cet élément est au cœur de la réforme vieillesse votée de



justesse la semaine dernière par les Chambres fédérales après un travail parlementaire de près de trois ans (page 7). La hausse des rentes AVS de 840 francs par an pour les personnes seules et jusqu'à 2712 francs pour les couples va donc soulager les nouveaux et nouvelles retraité-e-s qui subiront la baisse du taux de conversion LPP de 6,8 à 6%. Bien sûr, la couleur de cette réforme à avaler, c'est le relèvement de l'âge de la retraite pour les femmes de 64 à 65 ans. Si l'on ne regarde que cet élément, on a envie de refuser le paquet! Mais si on le prend dans son ensemble, d'autres améliorations – qui ne sont pas anodines – le rendent acceptable. Il prévoit une meilleure couverture du travail à temps partiel dans la prévoyance professionnelle obligatoire. Cela concerne évidemment davantage les femmes que les hommes. En outre, la prévoyance des personnes au chômage dès 58 ans sera notablement améliorée. Enfin, il faut se demander ce que nous pourrions obtenir de mieux dans le contexte politique actuel. Hormis des victoires ponctuelles d'opposition, la gauche helvétique n'a pas pu obtenir de progrès sociaux notoires ces 40 dernières années. Aujourd'hui, on peut enfin se réjouir d'une hausse réelle des rentes AVS. A la fin du mois, ça compte.

## INFO

## Les CFF et la Poste n'ont pas à se rendre complices des infractions à la loi d'Uber

Unia, le SEV et syndicom ont invité la semaine dernière les CFF et la Poste à abandonner toute coopération prévue ou existante avec le service de transport américain Uber. En effet, ce groupe bafoue la législation suisse. Le Conseil fédéral a des attentes claires par rapport aux entreprises publiques. «Les entreprises appartenant à la Confédération et leurs partenaires doivent se conformer aux prescriptions légales»,

souligne le Conseil fédéral dans sa réponse à une question de la conseillère nationale socialiste Edith Graf-Litscher, secrétaire syndicale SEV. Il est donc bien clair aux yeux d'Unia, du SEV et de syndicom que toute coopération avec le service de transport américain Uber – celle envisagée par les CFF comme celle déjà introduite par la Poste (dans le cadre de l'application de mobilité NordwestMobil) – doit cesser avec effet

immédiat. Car Uber ne respecte pas la législation suisse. Le modèle d'affaires d'Uber repose partout – en Suisse aussi – sur le dumping salarial et le contournement des lois. Alors même que la Suva a qualifié Uber d'employeur, le groupe refuse de reconnaître ses employé-e-s comme tels et de verser les cotisations dues aux assurances sociales. Uber ne paie pas plus de TVA et refuse toute coopération

avec les autorités chargées de l'application du droit. Ce n'est pas tout: avec son service UberPop, Uber encourage l'indépendance fictive et pousse systématiquement à bafouer les lois. Plusieurs chauffeurs Uber ont déjà été condamnés pour infraction soit à l'ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (OAC), soit à l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automo-

biles (OTR 1). Unia, le SEV et syndicom ont signalé ces abus à maintes reprises, dernièrement dans une lettre ouverte à Andreas Meyer, CEO des CFF. Il est scandaleux que les CFF et la Poste se rendent complices d'infractions à la loi. Les syndicats combattront par tous les moyens l'essor des méthodes de dumping illégales, quand il implique des entreprises appartenant à la Confédération.

Comm. SEV-Unia-Syndicom

## Questionnons la libre circulation

La libre circulation des personnes est depuis quelques années au cœur de controverses à travers toute l'Europe.

Largement, celles-ci concernent les dynamiques de mobilité et s'organisent à partir d'une dichotomie fondamentale: considérer la mobilité comme une réponse prioritaire aux problèmes de société ou, au contraire, considérer la mobilité comme une source de problèmes essentiellement. La mobilité comme synonyme de liberté et conçue comme force créatrice, ou au contraire la mobilité comme menace et force déstabilisante. Cette dichotomie fondamentale oppose ainsi les positions favorables à la mobilité à celles qui plaident pour des politiques visant l'ancrage.

Le processus d'intégration européenne a été fondamentalement conçu, au cours des dernières décennies, comme un programme unilatéral de promotion et multiplication des mobilités. C'est sur la mobilité que l'accent a été mis. La mobilité devait contribuer à éradiquer les vieux

ancrages, implicitement considérés comme des résidus, pour favoriser une intégration fonctionnelle s'apparentant à celle des très grandes villes et, éventuellement, le moment venu, consolider l'échelle européenne comme un nouveau périmètre d'ancrage. Les quatre libertés de circulation se sont exercées souvent de façon douloureuse à travers la concurrence entre les territoires, les acteurs économiques et les personnes. C'est le marché qui a servi d'instrument unificateur et ce sont les anciens systèmes nationaux de protection et d'ancrage qui ont été les gardiens de la diversité et des différences.

La question qui se pose est dès lors simple: l'intégration européenne en tant que programme de généralisation des mobilités a-t-elle atteint ses limites? Peut-on envisager une intégration euro-

péenne nouvelle, qui mette davantage l'accent sur l'ancrage?

La critique de la libre circulation est indispensable, eu égard aux événements en cours avec le Brexit ou en Suisse avec la votation du 9 février 2014. Il ne s'agit pas de critiquer le principe en lui-même, mais de discuter les modalités de sa mise en œuvre.

La nécessité de considérer la mobilité dans ses différentes modalités, de se concentrer sur la question de la distribution des bénéfices et des nuisances ou de tenir compte de la tension entre vécu individuel et expérience médiatisée sont des ingrédients essentiels d'une politique de la mobilité. Une obsession de principe concernant la libre circulation présente le risque de sacrifier l'ancrage comme composante essentielle de la cohésion de l'Europe. Soyons inventifs! Des mesures de régulation doivent accompagner la mise en œuvre réelle du principe de libre circulation. La liberté de circulation doit être accompagnée de réflexions sur l'autre face de la même pièce: la liberté d'ancrage.

Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités, EPFL



## BILAN ANNUEL DES CFF

### RailFit 20/30 mettra en péril la qualité des prestations

Le bon résultat 2016 des CFF (voir ci-contre) ne doit rien au hasard. La motivation du personnel et la qualité de ses prestations se traduisent dans la hausse de la ponctualité et l'augmentation de la satisfaction de la clientèle. Il est donc impératif de renoncer aux coupes dans le personnel prévues par RailFit 20/30. La qualité du Service public est à ce prix. «Les résultats des CFF démontrent, si besoin, que le personnel est compétent et motivé! Et cela, malgré le climat d'incertitude actuel aux CFF. Il faut le relever», insiste Manuel Avallone, vice-président du SEV et responsable du domaine CFF. L'augmentation de la ponctualité et de la satisfaction de la clientèle sont des signaux encourageants à

mettre sur le compte des prestations du personnel et donc d'une entreprise qui fonctionne bien actuellement. «Les mesures d'économies prévues par RailFit 20/30 et qui toucheront directement le personnel par des réductions d'emplois, vont mettre en danger la qualité des prestations. Cela coule de source. Il est illusoire de croire que la qualité du Service public restera la même avec 1400 emplois en moins», ajoute Giorgio Tuti, président du SEV. Dans ce contexte, le SEV entend maintenir la pression sur les CFF, afin de stopper la déshumanisation des transports publics. Le SEV tient aussi à souligner la stabilité de CFF Cargo. «A l'heure où le Conseil national

(voir en page 6) demande au Conseil fédéral d'étudier la possibilité de modifier la forme juridique de CFF Cargo, ses bons résultats annuels viennent démontrer qu'il est inutile de modifier le système actuel. Le

chemin de fer intégré a fait ses preuves. Il n'y a aucune raison de le changer», poursuit Manuel Avallone. Ces résultats interviennent alors que les négociations CCT 2019 débiteront l'année pro-

chaine. Le lien entre la motivation du personnel et la qualité des prestations est une évidence. Il est donc fondamental que les conditions de travail du personnel ne se détériorent pas. **SEV**

#### Les chiffres 2016 des CFF en bref

En 2016, le résultat du trafic voyageurs a progressé à 139 millions de francs (2015: 131 millions). Le nombre de passagers transportés s'est encore inscrit en hausse, environ 1,25 million de voyageurs ayant choisi chaque jour les CFF pour leurs déplacements, soit 3,5% de plus qu'en 2015. En matière de satisfaction de la clientèle, les CFF ont atteint l'objectif intermédiaire de

75 points fixé en 2013 (+0,2 point par rapport à 2015 et +1,9 point par rapport à 2013). Avec quelque 88,8% des passagers parvenus à destination à l'heure (+1 point de pourcentage par rapport à 2015), les CFF enregistrent le meilleur score depuis cinq ans. En progression de 135 millions, le résultat du groupe s'est chiffré à 381 millions de francs, en particulier grâce à la vente de biens immobiliers, à l'améliora-

tion du résultat financier et à l'évolution favorable du trafic marchandises. L'effectif du personnel est demeuré pratiquement stable, malgré une hausse des prestations dans tous les domaines: le nombre de postes à temps plein a augmenté à 33 119 postes (+0,1%). Quant à CFF Cargo, il a renoué avec les bénéfices (1 million), alors que les difficultés conjoncturelles demeurent, voire s'accroissent en

Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF)

# «J'ai encore mieux dormi après l'élection»

**Le 9 mars, Giorgio Tuti a accédé à la présidence de la section ferroviaire de l'ETF. Le président du SEV revient sur cette élection et sur les défis qui attendent l'ETF ces quatre prochaines années.**

Nombreux sont les syndicats qui rêveraient de placer leur président à un poste clé d'une faïtière de travailleurs et travailleuses. Dès le Congrès de Barcelone de l'ETF, fin mai, Giorgio Tuti sera à la tête des cheminots européens. Son regard sur l'élection et les défis à venir.

■ **Giorgio, la nuit avant l'élection a-t-elle été agitée?**

J'ai bien dormi la veille de l'élection et encore mieux la nuit suivante (rires).

■ **Même si tu étais seul en lice, ce n'était pas qu'une formalité...**

Il s'est agi de véritables élections. Personne n'a voté contre moi, ni ne s'est abstenu. Cette unanimité fait évidemment plaisir, mais il y a une certaine pression car j'ai désormais une «dette» envers ceux et celles



Manuel Avallone félicite Giorgio Tuti après son élection.

qui m'ont fait confiance.

■ **Et cette confiance, à quoi est-elle due?**

D'une part aux positions clai-

res que j'ai tenues ces dernières années au sein de l'exécutif de l'ETF et dans la section ferroviaire. D'autre part à l'image du SEV en Europe. La réputation du travail effectué

par notre organisation en Suisse, sur le plan de la politique des transports et de la politique contractuelle notamment, a des retombées à l'échelon du pays, mais aussi européen. Le SEV est crédible et cela a joué en faveur de ma candidature. Et le dernier élément que nous avons déjà évoqué avant le 9 mars, c'est ma capacité à pouvoir communiquer en allemand, français, italien et anglais. Ce ne sera pas de trop à l'heure où il faudra relancer le dialogue social.

■ **Tu entreras officiellement en fonction après le Congrès de l'ETF à Barcelone du 22 au 26 mai pour une durée de quatre ans. Le mois de juin s'annonce chargé...**

Oui, car au même moment il y a le Congrès SEV! Ce sera une période extraordinaire et bien remplie.

Sur le plan de la section ferroviaire de l'ETF, il s'agit de planifier le travail des quatre prochaines années. Pour cela, le steering committee – l'exécutif de la section – se réunira lors de deux jours de séminaire. Au menu, il y a trois priorités absolues: la lutte contre la libéralisation et la privatisation des chemins de fer, la lutte contre

le dumping, social ou salarial, et la sécurité. Ces trois thèmes sont liés, puisque la concurrence pousse au dumping, qui se fait au détriment de la sécurité. Et ces thèmes sont justement aussi d'une actualité brûlante en Suisse! On se bat dans notre pays sur les mêmes points qu'en Europe!

■ **On a beaucoup parlé de dialogue social au point mort avant les élections. Comment lui redonner vie?**

L'Union européenne a appelé de ses vœux la reprise du dialogue social, garant de cohésion. Il faut donc chercher des points communs avec les représentants des employeurs afin de sauvegarder les intérêts du secteur des transports.

■ **Avec un tel programme, ne crains-tu pas de ne plus avoir assez de temps pour le SEV?**

Je vais laisser de côté certains mandats pour pouvoir me consacrer à la tâche européenne, en parallèle de la présidence du SEV, qui est ma priorité absolue si je suis réélu au Congrès de mai. Mon engagement au SEV ne souffrira aucunement de ce nouveau mandat européen. *Vivian Bologna*

## Augmentation de la sous-traitance aux tpg: la menace de référendum a fait son effet

Les députés genevois ont enfin empoigné, vendredi 17 mars, la proposition PLR d'autoriser 15% de sous-traitance aux TPG. Le projet a été renvoyé en commission. Ouf!

Au lieu de passer comme prévu à une large majorité de droite, la loi a été renvoyée encore une fois. Grâce notamment à la menace de référendum proférée par les syndicats genevois, accompagnés par les partis de gauche. Cela s'annonce donc déjà

beaucoup mieux que prévu, certains partis de droite ayant tourné leur veste au dernier moment. Actuellement, la limite est fixée à 10% maximum de sous-traitance aux TPG. Autoriser davantage mènerait les transports publics sur la voie de la privatisation. La multinationale RATP Dev, déjà bien présente, engrange des bénéfices en remplissant une mission de service public. Davantage de sous-traitance signifie également dumping

salarial. Les entreprises sous-traitantes des TPG affichent des charges d'environ 25% moins élevées parce qu'elles n'assument pas les charges qui reviennent exclusivement aux TPG, paient des salaires nettement plus bas pour un travail identique et font travailler leurs chauffeurs plus longtemps.

Les syndicats et les partis de gauche ont informé jeudi, avant la discussion au Grand Conseil, qu'ils étaient déterminés à

combattre cette augmentation de la sous-traitance devant la population genevoise si nécessaire. La loi repasse maintenant

en commission. C'est un premier succès et un ouf de soulagement, provisoire, pour le front syndical. *Hes*

## INFO

### Séance annulée

Aux TPG, rien n'est simple. La séance de négociations prévue le 13 mars a été annulée en dernière minute par la direction. Les discussions sont quelque peu en suspens et cela n'aide pas à calmer le mécontentement des employé-e-s TPG...

Organisation de l'infrastructure ferroviaire (OBI)

# OBI: ne pas confondre avec GLOBI

**OBI, le projet relatif à l'organisation de l'infrastructure ferroviaire, poursuivait un objectif clair: renforcer le système ferroviaire suisse. Ses éléments essentiels étaient: plus de transparence et de convivialité envers la clientèle.**

Les convaincus de la concurrence redoutaient que dans le système actuel les (nouveaux) soumissionnaires soient victimes de discrimination. Aujourd'hui, le service d'attribution des sillons est dans les mains des principaux chemins de fer (CFF, BLS et SOB) et de l'UTP. Mais une telle organisation est contraire aux directives fixées par les paquets ferroviaires de l'UE. Ces différents paquets furent donc à l'origine de l'OBI, car la Suisse est tenue par l'Accord sur les transports terrestres de développer ses transports intérieurs de manière équivalente à ceux de l'UE. C'est ain-

si que la question s'est brusquement posée de savoir si les infrastructures et les branches d'exploitation des chemins de fer suisses devaient être séparées. Le Conseil fédéral a donc mis en place une commission indépendante d'experts, et sur cette base, en a déduit les mesures suivantes:

- réorganisation de l'attribution des sillons;
- nouvelles règles du jeu dans la maîtrise du système,
- droits de participation des intéressés à la planification des horaires et des investissements;
- création d'une commission d'arbitrage visant à régler certains désaccords et, pour terminer,
- dispositions concernant les droits des passagers.

## Chemins de fer intégrés – notre succès

Même si, du point de vue du SEV, il n'y avait pas vraiment d'urgence à agir, avec son projet le Conseil fédéral préserve le modèle des chemins

de fer intégrés, qui est un succès. A la Commission des transports et des télécommunications (CTT) du Conseil national, une majorité a cependant obtenu le renvoi de ce projet en l'assortissant de mandats très précis.

Une exigence de la CTT est particulièrement choquante: l'externalisation de CFF Cargo et sa transformation en holding. Même si CFF Cargo, en comparaison avec les transports ferroviaires internationaux, est un fournisseur de taille relativement modeste, les partisans de cette solution se trompent: ce n'est pas une privatisation, totale ou partielle, qui conduira CFF Cargo sur les rails du succès, lui qui flirte en permanence avec le seuil de rentabilité. Non, ce qu'il faut, c'est modifier la donne, de manière à ce que l'on puisse identifier clairement où se trouve la véritable concurrence et quelles adaptations sont indispensables: un juste calcul et une juste facturation des coûts engen-



Philipp Hadorn est notamment responsable du domaine Cargo.

drés par les transports routiers.

## No Globi – CFF Cargo n'a pas besoin d'être globalisé

La rentabilité du transport de marchandises par voie ferroviaire est un mythe: elle n'est ni souhaitable, ni vraiment réalisable. CFF Cargo procède depuis des années à toutes sortes d'expérimentations pour améliorer ses recettes durablement. En vain. Peut-être le moment est-il tout simplement venu de reconnaître que le transfert des mar-

chandises de la route au rail est dans l'intérêt de la population, des usagers de la route et de l'environnement, et qu'à ce titre il mérite par conséquent quelques deniers publics supplémentaires. Monter une concurrence de façade et provoquer ainsi un appel d'offres qui exigerait brusquement des structures parallèles (dépôts, matériel roulant et équipes d'intervention) n'est pas une solution.

## Le Conseil national souhaite une externalisation

L'espoir que l'externalisation par le biais de l'OBI fasse de CFF Cargo un «global player» (un globi) relève de la naïveté et méconnaît les mécanismes du marché. Néanmoins, au Conseil national, les partisans de l'externalisation l'ont emporté par 98 voix contre 75. Dès lors, il ne reste plus qu'à espérer que le Conseil des Etats fasse preuve d'un peu plus de bon sens. Affaire à suivre.

Philipp Hadorn, conseiller national socialiste (SO) et secr. synd. SEV

## Loi sur le transport de voyageurs

# Bientôt la voie libre pour les « Dumpingbus »?

**La majorité du Conseil national a demandé une révision de la loi sur le transport de voyageurs au Conseil fédéral. Le transport par bus longues distances serait ainsi libéralisé.**

Notre réseau de transports publics coordonné et complet est un exemple cité partout dans le monde. Il jouit d'une très bonne réputation. Nous ne pouvons décemment pas risquer de compromettre ce système, juste faire jouer un peu avec la concurrence.

## Salaires suisses sur les routes suisses

En Suisse, on doit verser des



Edith Graf-Litscher.

salaires suisses et non pas des salaires «dumpés» qui mettent tout notre système de transports publics, actuellement très efficace, en danger. La concurrence ne peut se faire sur le dos du personnel.

La balle est désormais dans le camp du Conseil des Etats.

Je compte sur lui pour qu'il mette un frein à cette démarche.

Edith Graf-Litscher,  
conseillère nationale PS/TG et  
secrétaire syndicale SEV

## FLIXBUS

### «Cette amende contre Flixbus est ridicule»

L'amende infligée par l'Office fédéral des transports à Flixbus fait sourire Barbara Spalinger, vice-présidente du SEV: «L'OFT a certes reconnu Flixbus coupable de cabotage, mais une amende de 3000 fr. c'est ridicule. Ce montant est à peine symbolique.»

Le SEV demande, comme il le fait depuis longtemps, que l'Office fédéral des transports soit plus ferme avec des entreprises comme Flixbus qui veulent concurrencer le rail sans respecter la législation. «Nous attendons de l'OFT qu'il augmente ses contrôles et

sanctionne plus durement les entreprises qui ne respectent pas l'interdiction de cabotage», revendique Barbara Spalinger.

Pour rappel, le SEV avait mis sur pied une action contre Flixbus le 8 décembre dernier. Il a alors dénoncé le non-respect de l'interdiction de cabotage et sa politique de billets à bas prix, rendue possible uniquement par le dumping social et salarial qu'elle pratique. Et en raison de sa participation dérisoire aux frais d'infrastructures. vbo

Prévoyance vieillesse 2020

# Les syndicats de l'USS décidés à renforcer l'AVS

**L'USS se penche ce vendredi 24 mars sur la réforme des rentes votée de justesse par les Chambres fédérales. L'USS devrait soutenir la réforme: le SEV, Unia, syndicom et le SSP l'ont approuvée. La conseillère nationale PS Edith Graf-Litscher, secrétaire syndicale SEV, évoque l'atmosphère au National. Nous accordons aussi un espace aux arguments des opposants de gauche.**

Le SEV a approuvé à l'unanimité la réforme vieillesse lors de son comité du 10 mars (voir en page 2). Syndicom avait aussi donné son aval. Quant aux assemblées des délégué-e-s d'Unia et du SSP, elles ont aussi donné leur feu vert le week-end dernier, à chaque fois par des votes serrés. C'est dire si la réforme sortie des Chambres suscite le débat au sein de l'Union syndicale suisse. Ce vendredi, son assemblée des délégué-e-s devrait aussi accepter le projet, à moins d'une énorme surprise (voir les arguments dans l'édito en page 3). Quant au Parti socialiste, il a annoncé ce week-end vouloir consulter ses membres en avril. Ensuite, la campagne de votation pourra commencer car le peuple tranchera le 24 septembre de cette année. Avant l'AD de l'USS, voici l'avis de la conseillère nationale PS Edith Graf-Litscher, secrétaire syndicale SEV, qui a participé à la session parlementaire qui vient de se terminer. Elle aborde l'atmosphère au National.

■ **Edith, comment as-tu vécu les débats autour de la réforme «Prévoyance vieillesse 2020» au National?**



Le SEV et l'USS ont lancé et défendu AVSplus pour augmenter les rentes du 1<sup>er</sup> pilier – ici la manif du 10 septembre 2016. Pour l'USS, PV2020 va dans ce sens.

La tension et la nervosité étaient palpables au sein de tous les partis durant les trois semaines de la session. Et pour cause, il s'agissait là d'un des dossiers les plus importants de la législature. Son acceptation ou son rejet étaient

indécis jusqu'au dernier moment.

■ **En tant que syndicaliste, quel regard portes-tu sur ce paquet que le Conseil national a, in fine, adopté?**

Mon objectif principal était le maintien des rentes actuelles.

Et c'est le cas avec la réforme approuvée par les Chambres. On renforce le 1<sup>er</sup> pilier pour pallier les pertes dans le 2<sup>e</sup> pilier: 840 fr. de plus pour les personnes seules et jusqu'à 2712 fr. pour les couples, soit une hausse entre 3 et 6%. Il s'agit donc d'une avancée très

importante pour les 500 000 femmes qui n'ont que l'AVS et les quelque 800 000 travailleurs et travailleuses au bas salaire, qui n'ont pas de 2<sup>e</sup> pilier.

kt-vbo

## Les arguments des opposants de gauche

Une coalition romande regroupant des syndicalistes de diverses fédérations de l'USS rejette la mouture des Chambres contrairement à la direction de l'USS. Ils ont envoyé un communiqué de presse sitôt le vote du National tombé jeudi. «Alors que nous sommes déjà les champions du monde de la durée du travail, ouvrières, vendeuses et secrétaires devraient en effet trimer une année de plus, au seul profit du patronat. Celles qui ne pourraient pas le faire subiraient une baisse à

vie de leur rente AVS. Cette hausse de l'âge de la retraite des femmes stimulerait également le chômage. Enfin, il ne s'agit que d'une étape. L'objectif patronal, c'est les 67 ans pour toutes et tous, ce qui exige au préalable de réaliser cette étape.» Deuxième argument, «le projet des Chambres n'apporterait aucune amélioration – pas un centime! – aux retraité-e-s actuel-le-s, soit près de 2,3 millions de personnes. Au vu de l'explosion sans fin des primes maladie, cela se traduirait

par la baisse de leur pouvoir d'achat. Elle serait accentuée par la hausse de la TVA, l'impôt le plus antisocial.» Enfin, ce projet ne garantirait même pas le «maintien du niveau des rentes» pour les futur-e-s retraité-e-s. Pour les femmes, en particulier, cet objectif serait une chimère. Le relèvement à 65 ans de l'âge de la retraite les priverait de 24 000 francs en moyenne. Avec le supplément de 70 francs par mois, il faudrait donc qu'elles vivent jusqu'à 94 ans pour récupérer cette perte...

«Le mouvement syndical ne saurait en effet tourner le dos à trois de ses principaux combats historiques: contre toute hausse de l'âge de la retraite; pour les droits des femmes; pour l'amélioration des conditions de vie des retraité-e-s. Une séance aura lieu à Berne à l'issue de l'Assemblée des délégué-e-s de l'Union syndicale suisse (USS).» Pour déterminer le lancement d'un éventuel référendum.

comm-vbo

VPT: journée de branche rail

«La branche rail prend ses marques. Elle va fonctionner, vous verrez. Laissez-vous du temps.»

» Gilbert D'Alessandro, président central VPT



# « La branche rail a pris de la hauteur »

Une soixantaine de membres avaient répondu présents à la journée de branche rail, qui a eu lieu le 9 mars sur le Rigi. Après une édition 2016 sur le lac de Neuchâtel, le comité avait à nouveau convié les délégués dans un lieu original. Le beau temps n'était malheureusement pas au rendez-vous, mais cela n'a empêché les discussions autour de l'actualité syndicale. Par contre, René Tschantz, président de la branche rail, l'a promis: retour au bercaïl l'année prochaine. La journée de branche rail 2018 aura donc lieu à Olten.

Les organisateurs ont joué de malchance cette année: le lieu choisi, la montagne du Rigi, était en lien avec l'exposé prévu en fin d'assemblée, sur la dénivellation cumulée pendant les heures de travail et son impact sur la santé. Or, l'orateur, un référent de la SUVA, a eu un contretemps de dernière minute et n'a pas donc pu présenter son exposé. Le plan B a consisté en un échange entre les sections, sur les problèmes rencontrés actuel-

lement. Mais auparavant, Barbara Spalinger et Gilbert D'Alessandro ont parlé des préoccupations syndicales de ce début d'année.

## Mises au concours du trafic grandes lignes

La vice-présidente a notamment résumé la situation concernant les concessions du

trafic grandes lignes, avec des grandes entreprises de transport qui n'arrivent pas à se mettre d'accord. Conséquence: les lignes seront mises au concours, ce qui fâche considérablement le SEV. Tout le processus de mises au concours engendre en effet beaucoup de bureaucratie et de coûts inutiles. Ceci au risque de voir ve-

nir des entreprises même étrangères se porter candidates pour des lignes assez lucratives. Que va-t-il advenir du personnel si des lignes changent d'exploitants? Heureusement, il y a des conventions collectives de travail, a souligné Barbara Spalinger, mais elles ne sont pas valables ad aeternam.

Elle est également revenue sur Flixbus et a relevé l'importance du travail syndical, qui consiste entre autres à être attentif dès qu'il y a des évolutions de ce genre en matière de transports, évolutions néfastes pour les conditions de travail. Avant que tout soit chamboulé, le rôle du syndicat est bel et bien de tirer la son-



Les participants ont profité de l'après-midi pour faire le point et échanger sur les divers problèmes que rencontrent les sections.

nette d'alarme, ce qu'il a déjà fait concernant Flixbus, notamment lors d'une action débruitement décembre. Elle a également cité l'affaire Uber, avec le CFF qui viole le droit fédéral en incluant Uber dans leur application mobile. La réaction du SEV à ce propos ne s'est pas fait attendre.

## La branche rail a pris de la hauteur

Gilbert D'Alessandro, président central VPT, s'est déclaré heureux de voir de nouveaux visages: «Je l'ai déjà constaté à la branche navigation et à la branche bus. Il y a des anciens que je connais bien, mais aussi des nouveaux et des jeunes. Quant à la branche rail, elle a

pris de la hauteur aujourd'hui, car elle prend petit à petit ses marques et elle va fonctionner. Je crois en vous, laissez-vous du temps. Vous êtes la branche la plus importante au niveau du nombre de membres.» Il a souligné la nécessité de recruter, ceci afin d'avoir «un contre-pouvoir». «La seule arme contre le démantèlement

du service public en Suisse, ce sont les syndicats. C'est le seul contre-pouvoir», a-t-il expliqué. Concernant la réforme des rentes, il a mis en garde contre la fracture syndicale qui s'annonce si un référendum est lancé même si c'est la version du Conseil des Etats qui passe la rampe. Il a également demandé aux participants de

s'inscrire à l'assemblée des délégués VPT et au Congrès des 22, 23 et 24 mai prochain. Enfin, Ueli Müller, responsable du recrutement à la VPT, a donné quelques conseils en matière de recrutement. Comme l'a bien dit René Tschantz en fin d'assemblée, «les hommes se plaisent à penser qu'ils peuvent se débrouiller seuls, mais l'homme, le vrai sait que rien ne vaut le soutien et les encouragements d'une bonne équipe...»

Henriette Schaffter

## Echanges entre sections

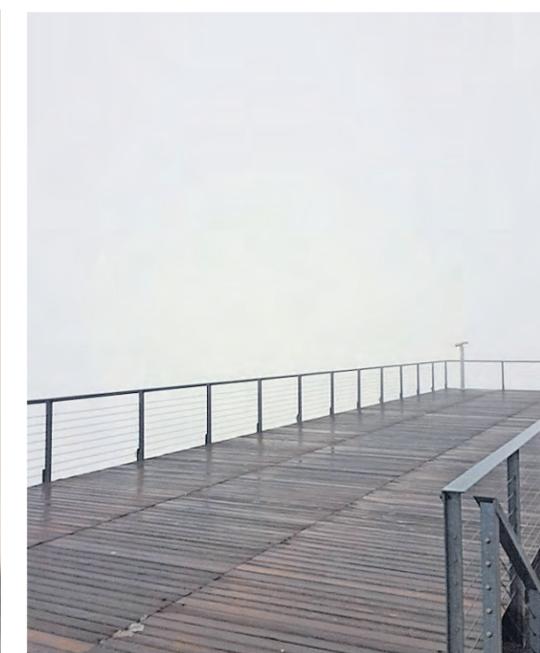
BLS, SOB, TPC, CJ, MBC, TransN, Thurbo, SZU, Fart, Appenzeller Bahnen, RBS: toutes ces sections présentes au Rigi ont présenté leurs problématiques actuelles, qui tournent autour des systèmes salariaux que les directions veulent mettre en place, des augmentations salariales octroyées ou non octroyées, des congés à prendre en cas de travaux sur les lignes, etc. Tous ont eu l'occasion de s'exprimer et de glaner des conseils par ci par là.



Barbara Spalinger, vice-présidente SEV, était venue présenter les différents dossiers qui préoccupent le SEV actuellement.



Gilbert D'Alessandro, président central VPT.



La vue depuis Rigi Kulm ce jeudi 9 mars...

## INFO

Toni Feuz, secrétaire syndical SEV, a présenté la pétition «Via sicura – Non à la double peine» de la branche bus (voir [contact.sev n°3](#)) et a demandé aux personnes présentes de la faire signer dans leurs sections.

La résolution anti-Uber – contre les pratiques douteuses d'Uber, votée également par les représentants de la branche bus lors de leur journée du 23 février (voir [contact.sev n°3](#)), est aussi soutenue par les représentants de la branche rail.

Journée de la branche VPT-retraité-e-s

# Solidarité avec les nouveaux rentiers

**Le 14 mars, au moment même où le Conseil national et le Conseil des Etats réunis en conférence de conciliation mettaient la dernière main à la réforme des rentes, 80 anciens employés d'entreprises de transport concessionnaires de toute la Suisse se réunissaient à Olten pour analyser cette réforme et en débattre.**



80 pensionnés de 18 sections VPT se sont retrouvés à l'hôtel Olten à Olten.

«Si le compromis proposé par le Conseil des Etats passe la rampe devant le Parlement, les avantages l'emporteront sur les inconvénients», a déclaré dans son intervention Doris Bianchi, responsable des assurances sociales à l'Union syndicale suisse. «Certes, l'âge de la retraite des femmes passe à 65 ans, et dans la prévoyance professionnelle le taux de con-

version est ramené de 6,8 à 6%, ce qui représente une diminution de 12% des rentes de la caisse de pensions. Néanmoins, ces reculs sont plus que compensés par les progrès, notamment pour les femmes au revenu modeste», a poursuivi Doris Bianchi (voir édito). Un collègue a posé la question qui brûlait sur toutes

les lèvres: «Mais pourquoi jusqu'à présent les rentiers n'ont-ils pas touché plus d'AVS?» – «C'est ce que nous souhaitons obtenir, nous les syndicats, avec l'initiative AVS-plus, mais celle-ci a été rejetée en automne», a répondu Doris Bianchi. «Et pourtant les rentes AVS ont stagné, ces dernières années, par rapport à

l'évolution des salaires, et elles ne suffisent pas pour assurer le minimum existentiel, comme le prévoit pourtant la Constitution. Le PDC, qui se bat à nos côtés en faveur du compromis du Conseil des Etats, souhaite certes augmenter la rente AVS, mais uniquement pour compenser le taux de conversion le plus bas.

C'était le deal.» Mais le compromis du Conseil des Etats est également avantageux pour les rentiers actuels, a précisé Doris Bianchi. «En effet, il assure tout de même le financement de l'AVS jusqu'en 2030 ainsi que l'indexation automatique des rentes à l'évolution des prix et des salaires, ce dont les partis de droite ne veulent pas.»

«Nous les rentiers, nous pouvons verser une cotisation pour les baby-boomers», a déclaré un collègue, exprimant apparemment l'opinion générale de l'assistance. Cette prise de position a visiblement impressionné Gilbert D'Alessandro, président central de la VPT. «Il se trouve que je suis un de ces enfants nés du baby-boom, en faveur duquel vous manifestez votre solidarité. Je vous remercie et je suis fier de vous!», s'est-il exclamé.

Markus Fischer/mg

La prochaine journée VPT-retraités a lieu le 15 mars 2018.

Les élections au Conseil de Fondation de la CP CFF ont débuté

## Un enjeu très important

**Il faut éviter une fragmentation de la représentation des employés au sein du Conseil de Fondation de la CP CFF. Pour cela, il est très important de voter la liste commune des partenaires sociaux des CFF dans son ensemble.**

Le personnel a besoin d'une représentation compacte et forte qui sait se rassembler quand il le faut. Cela sera le cas avec les six candidats de la liste commune du SEV, du VSLF, de l'ACTP et de Transfair. L'objectif est de ne pas laisser les CFF imposer leur tactique dans leur propre intérêt en tant

qu'employeur. Les quatre associations de personnel ont déjà bien souvent prouvé lors des négociations CCT qu'elles sont fortes ensemble. Les CFF quant à eux ont aussi bien montré que le personnel a tout intérêt à bénéficier d'une représentation forte...

D'où cet appel à tous les assurés actifs: votez la liste commune «Partenaires sociaux des CFF pour la CP CFF». **Fi/Hes**

Plus d'infos sur ces élections sur le site internet de la caisse de pension: [www.pksbb.ch](http://www.pksbb.ch).

Vote pour la liste commune des partenaires sociaux des CFF:



Aroldo Cambi (SEV), 49, administrateur des finances SEV, sortant



Franziska Schneider (SEV), 45, secrétaire syndicale, nouvelle



Andreas Menet (SEV), 52, chef de train national, sortant



Markus Rügsegger (SEV), 52, chef d'équipe Cargo International, sortant



Daniel Ruf (VSLF), 49, mécanicien de locomotive cat. B, sortant



René Knubel (ACTP), 53, manager d'installations de prod. ferroviaire, nouveau

Grosse déception pour les pensionnés des CFF

# Rail Check: échec des négociations

**Les délégations des CFF et de la SEV-PV se sont rencontrées pour la deuxième fois le 7 mars 2017 à Berne. L'objectif était de négocier le futur du Rail Check dont les CFF ont supprimé la distribution aux pensionnés l'automne dernier, dans le cadre du programme d'économies RailFit 20/30.**

Pour ces pensionnés, ce Rail Check d'une valeur de 100 francs représentait beaucoup en tant que signe de reconnaissance de leur ancien employeur. Il avait une grande valeur émotionnelle. Les pensionnés avaient récolté en très peu de temps 12 790 signatures par lesquelles ils réclamaient le rétablissement de ce geste. Ces signatures ont été remises aux CFF le 12 décembre. Ces derniers, impressionnés par le nombre élevé de

signatures, ont signalé qu'ils étaient prêts à entrer en discussion. Ils ont toutefois souligné que l'objectif d'économiser 1,8 million de francs n'était pas négociable et nous ont demandé de chercher des solutions parmi les différents autres postes de dépenses pour les pensionnés.

## Pas de solution trouvée

Une première ronde de négociations a eu lieu le 8 février au cours de laquelle les représentants du SEV et de la PV ont présenté des propositions qui auraient permis de continuer à remettre aux pensionnés un Rail Check réduit à 80 francs. Une proposition, entre autres, était de répercuter sur les bénéficiaires (ils reçoivent le Rail Check) une partie de la TVA que les CFF doivent payer sur l'AG à prix réduit. Après l'examen des propositions du SEV par les CFF, ce fut la douche froide le 7 mars: aucun accord n'a pu être trouvé parce que les CFF insistaient sur le «sacrifice»



Les 12 790 signatures remises aux CFF en décembre dernier n'ont pas eu d'effet.

des pensionnés pour RailFit et qu'ils jugeaient les propositions du SEV non réalisables techniquement et juridiquement («droit coutumier»). Conséquence: les pensionnés se voient définitivement privés du Rail Check.

## Frustration et déception

Le SEV et la sous-fédération PV le regrettent infiniment et ils sont très déçus de l'attitude des CFF, qui ont toujours déclaré qu'ils étaient prêts à entrer en discussion mais l'ont peu con-

crétisé dans les faits, en s'obstinant sur le montant à économiser et en émettant des obstacles techniques aux propositions présentées par les représentants SEV. Pouvait-on dès lors encore parler d'ouverture? Le résultat est que les CFF vont maintenant économiser 1,8 million de francs – sur le dos de pensionnées et pensionnés qui ont donné le meilleur d'eux-mêmes sans se poser de questions pendant des décennies et, pour ne donner qu'un exemple, ont renoncé d'innombrables fois

à un jour de congé pour aller au travail afin que les trains roulent. Les CFF ont gâché une grande chance de montrer concrètement la reconnaissance du chemin de fer et de garder dans leur camp les pensionnés en tant qu'ambassadrices et ambassadeurs du rail. Nous sommes frustrés. Nous sommes déçus par notre ancien employeur qui aurait pu facilement se montrer un peu généreux.

SEV et sous-fédération PV

Inauguration d'un secrétariat régional du SEV à Olten

# Le SEV plus présent encore à Olten

**Le SEV caressait depuis longtemps l'idée d'implanter un secrétariat régional à Olten, nœud ferroviaire s'il en est. C'est désormais chose faite. L'inauguration a eu lieu le mardi 21 mars. «Ce secrétariat régional est notre nouvelle base dans le Mittelland», se réjouit Urs Huber, secrétaire syndical du SEV d'Olten.**

A l'occasion de la journée portes ouvertes, de nombreux visiteurs ont fêté l'inauguration du nouveau secrétariat, parmi lesquels Giorgio Tuti, président du SEV, et Arne Hegland, secrétaire syndical du SEV de Zürich, qui est appelé à se rendre régulièrement à Olten. On relevait également la présence de délégué-e-s de syndicats amis, de représentants de la presse et, naturellement, de nombreux membres du SEV de la région d'Olten. Olten est depuis toujours une

importante plaque tournante de la branche ferroviaire, surtout pour les CFF et CFF Cargo. Mais Olten abrite également des compétences dans des secteurs plus spécifiques, puisque la formation professionnelle Login et la police ferroviaire s'y sont implantés. En ville et dans les environs, il y a 3000 places de travail rien que dans la branche des transports. Et comme le centre du marché du travail se trouve à Olten, la région fourmille de cas de protection juridique qui

relèvent du SEV. «Or, la plus grande force du SEV, c'est sa proximité avec les membres», explique Urs Huber, «raison pour laquelle il nous importe énormément d'être présent au sein de ce nœud ferroviaire qu'est Olten.»

## Lieu de rencontre pour les membres

Naturellement les membres du SEV profiteront de manière très concrète de la nouvelle structure d'Olten. En raison de sa situation centrale, Olten ac-



Mardi, le nouveau secrétariat régional a été inauguré.

cueille fréquemment des réunions de membres, par exemple des séances de sous-fédérations et de sections. Ces réunions pourront désormais se tenir au secrétariat régional du SEV, qui met à disposition pour de telles occasions une

salle de conférence pouvant accueillir jusqu'à 14 personnes.

Karin Taglang

Secrétariat régional d'Olten  
Baslerstrasse 32, 5<sup>e</sup> étage.

Essor des transports publics vaudois

# Le syndicat a un rôle à jouer

**En quelques années, entre 2012 et 2015, le nombre de conducteurs dans le domaine des transports publics vaudois a fortement augmenté (+ 229 emplois plein temps). Les chiffres 2016 ne sont pas connus, mais il semblerait que la tendance se soit poursuivie et se poursuive encore, les entreprises vaudoises, cherchant pour la plupart à recruter de nouveaux collaborateurs.**

Entre 2012 et 2017, le financement des transports publics par le canton de Vaud a fortement augmenté, puisqu'il a passé de 170 millions aux comptes 2012 à 190 millions au budget 2017 (augmentation de 11,8 %). Cet essor des transports publics a eu des conséquences sur l'emploi. Pour le Département vaudois en charge des transports pu-

blics, celui des Infrastructures et des Ressources humaines, «augmenter les prestations des transports publics vaudois soutient la dynamique économique du canton».

Et bonne nouvelle pour les syndicats, les emplois à repourvoir sont «de niveaux de qualifications très divers, non délocalisables et protégés par des conventions collectives» explique le Département vaudois en charge des transports. Des conditions de travail qu'il convient de maintenir à un niveau acceptable en ne lésinant pas sur les revalorisations, le métier devenant de plus en plus difficile. Le SEV et ses sections s'occupent de cela dans la plupart des entreprises de transport vaudoises (TPN, MBC, Travys, TL, VMCV, MOB, TPC et CGN).

Actuellement, c'est aux tl que les négociations CCT ont lieu. Les membres SEV ont plusieurs revendications essentielles. Tour d'horizon avec Christian Fankhauser, secrétaire syndical SEV.

■ **Les entreprises recherchent des conducteurs pour faire face au développement des transports publics à tous niveaux. Une position de force pour les employés tl qui négocient actuellement leurs futures conditions de travail?**

**Christian Fankhauser:** Certes les entreprises engagent des chauffeurs, mais les contraintes budgétaires sont bien présentes. La réforme de la fiscalité des entreprises (RIE3), heureusement rejetée, a exercé une grande pression sur les communes. Les négociations pour le renouvellement de la CCT tl ne concernent pas uniquement les conducteurs et nous nous devons de trouver des équilibres entre les différents secteurs de l'entreprise. La direction tl souhaite effectivement offrir des conditions de travail attractives pour les conducteurs mais cela ne doit pas se faire au détriment des salariés des autres secteurs.

■ **La principale revendication de la section tl est une revalorisation des salaires. L'es-**



Christian Fankhauser.

s'en protéger. Cela engendre beaucoup de souffrance des collaborateurs qui perdent le sens de leur mission. Cela m'inquiète beaucoup et je pense que les syndicats doivent trouver des solutions collectives aux souffrances individuelles. C'est un immense défi.

■ **Les négociations avec les tl sont en cours. Es-tu positif quant à leur issue?**

Les négociations avec la direction des tl se déroulent dans un climat plus serein. La présentation d'un nouveau système salarial semble répondre à nos attentes en matière de clarté et de transparence. Nous rencontrons des problèmes avec les enclassements de métiers. Les professions de la maintenance sont dévaluées et les retours de nos collègues extrêmement négatifs. Ils ne perçoivent aucune reconnaissance de la direction pour leur métier. Seule une forte mobilisation permettra de transmettre à la direction qu'elle doit reprendre ces éléments. **Hes**

■ **Les négociations avec les tl sont en cours. Es-tu positif quant à leur issue?**

Il est vrai que de nombreuses ETC ont vu leur secteur bus prendre beaucoup d'importance. Les directions n'étaient manifestement pas prêtes à faire face à une augmentation des effectifs si importante. Cela s'est répercuté sur la qualité de travail et l'encadrement n'était de nombreuses fois pas à la hauteur. Je constate également une nouvelle forme de gestion des relations humaines envers les conducteurs. De nouveaux processus apparaissent. J'insiste sur le fait qu'il s'agit de processus: on traite les humains comme des facteurs de risque et les entreprises tentent de

Journée terrain à la gare de Delémont

## « Venez prendre votre part! »



Baptiste Morier, Max Stebler, Jocelyne, agente de train à Delémont, et Bruno Ryf.



Max Stebler a fait quelques allers-retours entre la pizzeria et la gare.



Discussions et échanges conviviaux début mars à Delémont.

**C'est sous le slogan très original et accrocheur, « Venez prendre votre part », que la ZPV Jura avait organisé une journée syndicale à Delémont.**

Une part de quoi? Pizza, gâteau... et tâche syndicale si possible! Jean-Pierre Etique et Jürg Hurni, tous deux secrétaires syndicaux SEV, s'étaient rendus dans le Jura afin de répondre aux éventuelles interrogations

des personnes présentes. Plus d'une vingtaine d'employés, syndiqués ou non, ont profité de l'occasion pour venir à la rencontre du SEV, partager un café, une pizza ou encore un bon gâteau confectionné par Jocelyne, agente de train à

Delémont. A l'origine de cette journée, Pascal Prince et Max Stebler, tous deux membres de la section ZPV Jura, soutenus par le coach des sections Baptiste Morier. Ils ont accueilli des collaborateurs de différents sec-

teurs des CFF et ont partagé le repas de midi avec une bonne partie d'entre eux. Le but de cette journée était de raviver un peu l'esprit syndical en gare de Delémont, objectif totalement atteint. **Hes**

## Sections

### Lundi 27 mars ■ ZPV Jura

17h  
Restaurant du Midi  
Delémont  
Assemblée générale

Assemblée générale ordinaire. Tous les membres sont cordialement invités. L'ordre du jour de l'assemblée sera affiché au local, de même qu'une liste de présence à signer. Après l'assemblée, un apéro suivi d'un repas est prévu, les partenaires y sont les bienvenus. Veuillez également annoncer leur participation.  
Contact: Pascal Prince, président ZPV-Jura, tél. 079 307 21 47.

### Jeudi 30 mars ■ VPT TN

Restaurant du Clos-de-Serrières  
19h30 et 20h15  
Assemblée générale de printemps

Chères, chers membres actifs et retraités, vous êtes tous convoqués à notre Assemblée générale de printemps. Invité: Gilbert Alessandro, président VPT, qui s'exprimera à 19h30, avant le début officiel de l'assemblée à 20h15. L'ordre du jour est affiché dans les divers locaux transN et a été envoyé à nos fidèles retraités.

### Jeudi 30 mars ■ VPT TI

19h30  
Maison du Peuple, salle Jean Villard  
Gilles (ex-salle 4)  
Place Chauderon  
Lausanne  
Assemblée générale statutaire

A l'ordre du jour notamment quelques élections:  
• Election du président, du caissier de la section et du caissier de la caisse de décès  
• Election des membres du comité de section  
• Election d'un membre à la commission de gestion.  
Pour les élections, les collègues intéressés sont priés d'annoncer leur candidature au plus tard 10 jours avant l'assemblée au secrétaire de la section Daniel Marchand.

*Le comité*

### Jeudi 6 avril ■ ZPV Biel/Bienne

Salle de la Geno  
Nidau  
17h  
Assemblée générale

Nos collègues retraités sont également les bienvenus.

### Lundi 24 avril ■ VPT TPF réseau urbain

dès 19h  
Dépôt de Chandolan  
Fribourg  
Assemblée annuelle de printemps

### Jeudi 27 avril ■ VPT TPF Autobus

20h  
Restaurant Maggenberg  
Tavel  
Assemblée générale

## ■ Sous-fédération ZPV

# La ZPV en terre lausannoise

**Une action de terrain a eu lieu le 15 mars en gare de Lausanne.**

La ZPV invitait les collègues à passer boire le café et manger un morceau autour de l'actualité syndicale. Stefan Möri (et Nadia Légeret dès 13h) étaient là pour accueillir les délégués centraux ainsi que leurs membres. **ZPV**



B. Morier

## Pensionnés

### Mercredi 10 juin ■ PV Vaud

1<sup>re</sup> sortie 2017:  
le Mont Revard (F)

Inscription jusqu'au 30 avril par carte postale adressée à Michel Cavin, Grand Rue 2, 1148 Moiry ou par courriel: michel\_cavin@yahoo.fr en mentionnant: nom, prénom, adresse et nombre de personnes.

Nouveauté: en autocar avec les voyages Vuagniaux au Mont Revard (F).  
Programme: départ d'Yverdon à 7h30, place de la Gare, de Lausanne à 8h15, place de la Gare. Arrêt pour un café-croissant. Arrivée vers les 11h30. Vue superbe sur Aix-les-Bains/lac du Bourget. Apéritif et repas.  
Arrêt d'une heure dans la vieille ville d'Annecy. Retour vers les 18h à Lausanne et 18h45 à Yverdon. Prix 95 francs. Se munir d'une pièce d'identité valable et d'euros.

*Votre comité*

## Décès

**Marmy Gertrud**, veuve de Louis, Neuchâtel; décédée dans sa 86<sup>e</sup> année. PV Neuchâtel.

**Pochon Samuel**, employé d'exploitation retraité, Penthalaz; décédé dans sa 67<sup>e</sup> année. PV Vaud.

## ■ VPT branche rail

# Le gagnant romand a reçu son prix

**Joël Durgniat a gagné le concours de la branche rail VPT côté Suisse romande. Il a reçu un sac à dos Ochsner Sport ainsi qu'un bon de 100 francs dans ce magasin des mains de René Tschantz, président de la branche rail.**

La petite cérémonie de remise du prix a eu lieu le lundi 13 mars, avec également Baptiste Morier, coach des sections, présent sur place.

Joël Durgniat a participé à ce concours réservé aux jeunes en novembre dernier. Il est employé de RegionAlps et habite à Clarens. **Hes**



René Tschantz et Joël Durgniat.

## IMPRESSUM

contact.sev est le journal du Syndicat du personnel des transports et paraît toutes les deux semaines.

ISSN 1662-8462

Tirage: 10404 ex. (total 42010 ex.), certifié REMP au 24.10.2016

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Vivian Bologna (rédacteur en chef), Peter Anliker, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Anita Merz, Patrizia Pellandini, Henriette Schaffter, Karin Taglang.

Adresse de la rédaction: contact.sev, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6; contact@sev-online.ch; téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58

Abonnements et changements d'adresse: Division administrative SEV, case postale, 3000 Berne 6; info@sev-online.ch, téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58. Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.–

Announces: Zürichsee Werbe AG, Seestrasse 86, 8712 Stäfa, tél. 044 928 56 11, fax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch

Préresse: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch

Imprimerie: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau. www.mittellandzeitungsdruck.ch

La prochaine édition de contact.sev paraîtra le 6 avril 2017. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 30 mars à 10h. Pour les annonces, le délai est fixé au 27 mars à 10h.

## ■ PV Neuchâtel

## Quelques nouveaux visages au comité

**L'assemblée de la section a eu lieu le 7 mars. En voici un compte-rendu.**

Après 17 départs, 3 démissions et 10 entrées en 12 mois, la section compte actuellement 277 membres.

Dans son rapport annuel, le président Yvan Renevey déplore le refus de l'initiative AVSplus qui aurait compensé en partie la perte de pouvoir d'achat des retraités qui s'aggrave d'année en année.

Nous comprenons l'augmentation du prix des transports publics pour financer le FAIF que nous avons soutenu en votation populaire, mais nous explorons deux mesures très impopulaires dans ce domaine: la fiscalisation des AG FVP et surtout la suppression du Rail

Check considérée comme un manque de reconnaissance envers les retraités.

Dans l'actualité syndicale, le fait marquant est le refus de la RIE III et la dénonciation par le SEV des «Dumpingbus». Le projet Prévoyance vieillesse 2020 retiendra notre attention ces prochains temps: la variante du Conseil des Etats, bien que pas totalement satisfaisante, est un minimum à atteindre.

Nos cinq visiteurs ont effectué, en 2016, 45 visites aux malades et jubilaires.

Au comité, Marcel Bochud est nommé en remplacement de Michel Quartier, démissionnaire. Francis Grandchamp reprend le secrétariat. Le nouveau venu Marcel Bochud accepte la vice-présidence.

FG/YR

## Les CFF ont enfin parlé de l'avenir

## Officine 2030?

**La réunion était très attendue, puisqu'on entendait beaucoup de rumeurs sur l'avenir des Ateliers de Bellinzone, dont même un démantèlement. Le 15 mars dernier, les CFF ont confirmé l'étude de plusieurs options.**

A court terme, à savoir dans les deux prochaines années, le volume de travail prévu devrait permettre de rester au niveau actuel. Les années suivantes par contre, on devrait constater un recul. Les CFF semblent cependant penser que c'est une question de calcul et ils se déclarent optimistes sur la possibilité de maintenir les niveaux actuels. A long terme, au-delà de 2025, les CFF con-

firment par contre un changement d'attitude: ils réfléchissent à la possibilité d'effectuer tout l'entretien du matériel roulant lié à l'axe du Gothard au Tessin. Deux scénarios possibles dans ce cas: le développement des structures actuelles des Officine ou la réalisation d'une nouvelle structure située entre Bellinzone et Biasca, avec l'éventuelle intégration des autres structures de maintenance du matériel roulant présentes au Tessin.

Pour la première fois, les CFF ont présenté leur vision à long terme, ce qui est un signe positif. Mais les questions de l'occupation restent évidemment au premier plan: les CFF sont-ils disposés à créer une structure capable de maintenir les postes de travail actuels?

Pietro Gianolli/Hes

## INFO

## Swiss sur le chemin du succès

Les collaborateurs Swiss ont à nouveau réussi, en 2016, à faire obtenir un bénéfice d'exploitation à leur entreprise, à hauteur de 429 millions de francs, ce qui se situe bien au-dessus de la moyenne de la branche. Des investissements seront maintenant réalisés pour développer l'entreprise et engager de nouveaux employés. Ce qui est important, c'est que les collaborateurs ne soient pas remerciés au moyen d'un bonus unique mais que ce succès se traduise par des améliorations de la convention collective de travail.

**Philipp Hadorn, président SEV GATA et secr. synd. SEV**

*L'assemblée générale de SEV GATA aura lieu le 25 avril à 18h sur la Militärflugplatz de Dübendorf.*

## ➤ Nous recherchons



TRAVYS est l'entreprise de transports publics de référence pour le Nord Vaudois. Elle exploite 3 lignes de chemin de fer et de nombreuses lignes de bus dans la région du Jura – Nord Vaudois et emploie environ 200 collaborateurs/trices. Dans le cadre de notre nouvelle organisation et du développement de nos activités, recherchons un(e):

## ➤ Régulateur(trice) du trafic

Vous faites partie d'une équipe qui pour missions principales la gestion opérationnelle des réseaux rail et route en temps réel, ainsi que la préparation et la diffusion de l'information aux voyageurs, en toutes circonstances. Au moyen des outils à disposition, vous décidez et mettez en application les mesures de gestion du trafic en respectant les règles de sécurité et les processus établis. Vous comparez continuellement le déroulement du trafic par rapport à l'horaire; en cas d'écart par rapport à l'horaire, vous prenez les mesures nécessaires au rétablissement rapide de la situation. Vous informez les voyageurs et les partenaires internes et externes en fonction de la situation réelle et des décisions prises. Vous assurez la descente des installations de sécurité et surveillez leur fonctionnement correct; en cas de dérangement, vous prenez les mesures nécessaires en respectant les processus et les règles de sécurité en vigueur. Vous réceptionnez et saisissez les annonces externes (police, pompiers...); effectuez les mesures de protection et/ou d'urgence, déclenchez les alarmes nécessaires. En collaboration avec les inspecteurs route, vous réceptionnez les prises de service des chauffeurs, mécaniciens, vous prenez les mesures

nécessaires en cas d'absence. Vous effectuez diverses tâches administratives en rapport avec la fonction. Vous participez au service de piquet.

## Votre profil

- Formation de chef-circulation des trains (OAASF) achevée, activité de chef-circulation des trains idéalement toujours pratiquée
- Au bénéfice d'un CFC idéalement d'employé de commerce en TP ou formation jugée équivalente ou, expérience dans la gestion opérationnelle et journalière d'un réseau routier de transports publics
- Personne de confiance, ponctuelle et fiable
- Conscient des prescriptions de sécurité, du respect des règles et processus en vigueur
- Savoir faire preuve de proactivité et de réactivité dans les situations perturbées ou complexes, savoir rester calme dans les situations difficiles

## Nous vous offrons:

- Un poste varié dans un environnement en constante évolution. Des conditions de travail attractives ainsi que des prestations sociales et divers avantages liés aux transports publics très intéressants.

Si nous avons éveillé votre intérêt, nous nous réjouissons de recevoir votre dossier de candidature **complet** (curriculum vitae, copies de diplômes et certificats via Jobup ou à l'adresse suivante :

**TRAVYS SA – Ressources Humaines – CP 387 – 1401 Yverdon-les-Bains** Consultez notre site : [www.travys.ch](http://www.travys.ch)



Angle droit

# 3 questions et réponses sur le droit des sociétés

Les problèmes juridiques traités par notre service de protection juridique.

**Durant la période où se déroulent les assemblées générales des sections, l'équipe de protection juridique du SEV apporte des réponses aux questions qui peuvent se poser au cours des assemblées.**

■ **Question:** un président de section fait un rapport annuel détaillé dans lequel il ne relate pas seulement ce qui a été accompli par la section durant l'année écoulée mais où il prend aussi clairement position sur l'actualité politique en visant certains événements. Est-ce qu'un membre qui ne serait pas d'accord avec cela pourrait demander une correction? Et quelles seraient les conséquences si un rapport annuel d'un président était

refusé?

**Réponse :** Le rapport annuel du président est une affaire relativement individuelle. Mis à part qu'il doit comporter une partie qui relate les activités de la société, il n'y a pas vraiment de prescription légale à ce sujet. Si quelqu'un n'est pas d'accord avec certaines déclarations ou descriptions, il ne peut dès lors pas exiger des corrections. Il a uniquement la possibilité de ne pas accepter le rapport. Si, par contre, le rapport contient une faute évidente concernant les activités de la société (par exemple le nombre des assemblées tenues) on peut en faire la remarque dans le procès-verbal. Si le rapport annuel d'un président est rejeté par la majorité des personnes présentes, il n'y aura aucune répercussion sur le plan juridique. Par contre cela dé-

montre un problème entre le président et ses membres: ils ne sont vraisemblablement pas sur la même longueur d'onde et ce n'est pas une chose qui peut être ignorée jusqu'à l'année suivante.

■ **Question:** si les comptes ne sont pas acceptés, quelles sont les répercussions sur le plan juridique?

**Réponse :** Si les comptes annuels présentés à l'assemblée ne sont pas acceptés, la raison doit être mentionnée clairement dans le procès-verbal. Le comité, auquel on ne peut pas donner décharge, doit éliminer la pierre d'achoppement et convoquer une assemblée générale extraordinaire afin que les comptes revus et corrigés puissent être acceptés. Si les comptes ne sont pas bouclés à cause d'un manque de

temps et que la révision n'a pas encore été effectuée, il est possible de procéder à l'acceptation lors d'une assemblée générale extraordinaire, ou alors l'assemblée générale peut donner la compétence au comité de boucler les comptes, de les faire réviser, et remettre la décharge à la prochaine assemblée ordinaire. Logiquement, le comité est responsable sur le plan légal jusque-là. Cette deuxième variante est à recommander si les problèmes sont purement d'ordre organisationnel. Si, par contre, on redoute une irrégularité, il vaut mieux ne pas procéder ainsi et plutôt convoquer une assemblée générale extraordinaire.

■ **Question:** un président de section se retire et il faut lui choisir un remplaçant ou une remplaçante. Il y a une personne intéressée à ce mandat qui constitue une candidature valable mais qui suit une formation continue et demande à n'entrer en fonction qu'à l'automne. Peut-on déjà l'élire?

**Réponse:** Oui, c'est possible, surtout qu'au SEV, en

général le président qui remet sa fonction termine son mandat à la fin de l'année. Cependant ceci n'est pas une contrainte statutaire, ce qui signifie qu'il peut aussi y avoir un changement de présidence au moment de l'assemblée générale. A ce moment-là, un nouveau président qui n'entrerait en fonction que plus tard peut déjà être élu, et ce sera au vice-président d'assurer l'intérim pendant la phase transitoire. Ces règles sont également valables lors de la démission d'un membre du comité. S'il s'agit du caissier, cela peut être problématique car il n'y a pas de remplaçant prévu pour cette fonction, et il faut que quelqu'un dont la signature est reconnue puisse payer les factures. Le mieux serait de parvenir à persuader l'ancien caissier de rester jusqu'à l'entrée en fonction du nouveau caissier. Mais s'il y a toutefois un laps de temps sans personne à ce poste, c'est l'ensemble du comité qui est responsable de tout ce qui se passera durant ce temps ou qui, justement, ne se passera pas.

*L'équipe de la protection juridique*

## Photomystère: « Où cette photo a-t-elle été prise? »



Le concours de **contact.sev**

Les photos de notre concours représentent un lieu ou un objet en rapport avec les transports publics et leur environnement.

Le ou la gagnant-e sera tiré-e au sort parmi les réponses correctes et gagnera un couteau Outrider aux couleurs du SEV.

Solution du concours paru dans [contact.sev](#) n° 03:

la « Casa dell'acqua », située près de la gare de Maroggia Melano.

Le sort a désigné Urs Koch, domicilié à Willisau et membre ZPV Lucerne.

Il gagne un chèque Reka d'une valeur de 40 francs.

**Conditions de participation**

**Par carte postale** Inscrivez votre réponse, vos nom et prénom ainsi que votre adresse sur une carte postale et retournez-la à: SEV, Photomystère, case postale, 3000 Berne 6.

**Par e-mail** Envoyez votre réponse, vos nom et prénom ainsi que votre adresse par e-mail à: [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch)

**Sur Internet** Rendez-vous sur notre site [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch), cliquez sur l'encadré Photomystère qui se trouve à droite sous l'agenda et remplissez le formulaire. Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

Dernier délai de réception des réponses: mercredi 29 mars 2017.

Plus de 10 000 personnes ont défilé dans les rues de Zurich pour l'égalité des droits et contre le sexisme

# Femmes (et hommes) en marche

*La pluie et le vent n'ont pas réussi à faire taire les plus de 10 000 personnes descendues dans les rues pour dire stop à la nouvelle vague de sexisme, de vulgarité et autres manques de respect des droits. Celle-ci a débuté avec l'élection de Donald Trump à la présidence des Etats-Unis. C'est également de ce pays qu'est partie la lutte pour défendre les droits humains et les droits des femmes. Une nouvelle résistance est née, voulue par les femmes, souvent humiliées et encore aujourd'hui parfois réduites au simple statut d'objet. Les femmes en colère ont mis le «PussyHat» rose en symbole d'un nouveau féminisme.*

Il n'y avait pas que des féministes des anciennes générations à Zurich. Les jeunes femmes et les hommes étaient aussi nombreux, unis pour résister au machisme ambiant, à la violence, à un manque de respect face aux droits humains et à l'égalité des chances. Des femmes et des hommes de toutes les générations – c'est très important de le souligner – sont parti-e-s tous ensemble de l'Helvetiaplatz et ont longé les rues de Zurich. Les manifestant-e-s ont défilé au centre-ville, armé-e-s de banderoles en faveur de l'égalité entre les sexes et contre le sexisme. Nombreuses et nombreux étaient celles et ceux qui avaient arboré un «PussyHat», le bonnet rose tricoté, symbole de la lutte contre Donald Trump. Du côté du SEV étaient présentes Lucie Waser, responsable de l'égalité des chances au SEV, ainsi que Barbara Amsler, qui l'a



Cortège coloré inaugurant une nouvelle période de lutte pour les droits humains, dont bien sûr les droits des femmes.



précédée dans cette fonction, mais aussi Nani Moras et Daniela Lehmann.

La manifestation de Zurich, qui s'est déroulée de manière très pacifique, apportant un peu de couleurs et de lumière dans la grisaille, s'inscrit dans le mouvement Women's March. Celui-ci est né le 21 janvier dernier, au lendemain de l'investiture de Trump, lorsque les femmes sont descendues dans la rue à Washington et dans plein d'autres villes du monde entier, dont Genève et Berne. En Suisse, le mouvement «We can't keep quiet» a suivi: on ne peut pas rester tranquille et se résigner ou, pire encore, se montrer complice d'un changement culturel si pesant!

L'objectif de ce nouveau mouvement suisse est de puiser dans la force retrouvée des mouvements féministes pour renforcer les réseaux des hommes et des femmes luttant contre les discriminations et

faire entendre leur voix. Notre voix. L'un des buts de la campagne «We can't keep quiet» est précisément de relancer la connexion entre les femmes et les organisations féministes. Nous devons apprendre à nous connaître, savoir ce que nous faisons dans notre pays, apprendre les unes des autres sans avoir peur des critiques afin d'augmenter notre capacité d'action, rendre nos revendications davantage visibles et influencer les décisions politiques. Rejoindre cette nouvelle alliance sera toujours possible, peu importe le genre de groupement ou d'organisation voulant en faire partie. Chaque organisme, groupe, collectivité, association ou ONG susceptible de s'identifier à cette alliance et aux revendications de la Women's March, est cordialement invité-e à rejoindre nos rangs.

Françoise Gehring/Hes

## Femmes SEV entre aiguilles et pelotes de laine



8 mars 2017, place Fédérale à Berne: les femmes SEV, armées d'aiguilles, se préparent pour la marche du 18 mars à Zurich avec leur «PussyHat».