

VMCV et tl sous tension

L'absence de budget rend la situation encore plus tendue aux VMCV. Aux tl, les mécaniciens du LEB ont remis une pétition à la direction pour dénoncer les conditions de travail. **Page 5**

Grève en consultation aux tpg

La direction des TPG bricole depuis des années des mesures qui engendrent de la souffrance au travail et sont contraires à la loi comme l'a dénoncé l'OFT. **Page 5**



René Zürcher

Portrait du nouveau secrétaire syndical en charge des dossiers CFF. **Page 8**

Affaire CarPostal

Tout le service public entaché

L'affaire CarPostal qui défraie la chronique depuis plus de deux semaines a un impact sur toute la branche des Transports publics, pas seulement sur le Géant jaune.

Des subventions indues. Rien que ça! Des tricheries comptables qui suscitent de réelles interrogations sur les offres déposées par CarPostal en Suisse et en France. Cette concurrence impitoyable et malsaine met en danger les conditions de travail du personnel et les emplois. L'affaire CarPostal entache l'ensemble du service public et en guise de solution, l'OFT prône plus de libéralisme!

Le SEV le combat en signant des CCT et en essayant de les rendre obligatoires dans les appels d'offres. A ce titre, l'exemple jurassien récent est un beau succès.

Pages 3 et 16



Kevitine/Uns Fläher

Domo à la trace!

Le SEV va suivre le dossier Domo Swiss Express avec une attention toute particulière. L'OFT vient d'accorder une concession à l'entreprise pour l'exploitation de trois lignes de bus longue distance. Le SEV va notamment s'assurer que les salaires de la branche soient garantis. Et surtout de quelle branche parle-t-on? Pour le SEV, il s'agit là de grandes lignes et non de trafic régional. Le dossier pourrait prendre une tournure juridique. **Page 3**

Système disciplinaire

Elvetino met un terme aux mauvais points

■ Elvetino distribuait les mauvais points à ses employé-e-s lors d'erreurs. L'entreprise voulait rendre ainsi le système disciplinaire plus transparent et garantir davantage de proportionnalité. C'est le contraire qui s'est produit engendrant un climat de peur sur la place de travail.

C'est depuis 2015 que la filiale des CFF distribuait des points de pénalités qui

fonctionnait comme ceci: moins un point si on est mal rasé au travail ou si les chaussures sont sales. Quittance non délivrée: trois mauvais points. Avec cinq points, l'employé-e était convoqué à un entretien, à huit points c'était le licenciement! Ce système mettait les employés sous forte pression.

Le SEV s'est toujours engagé et battu contre ce système inhumain qui a ali-

menté un climat de peur. Le cauchemar est enfin terminé et le SEV a accueilli la nouvelle avec satisfaction. Il n'est pas encore clairement établi quel sera l'alternative qu'Elvetino introduira.

EN VITESSE

Nationalisation du rail en Angleterre, massacre en France

Il souffle un vent de nationalisation sur le rail anglais, privatisé il y a plusieurs décennies. La perspective d'un retour des fonds publics concerne en particulier la ligne locale de l'East Coast inglese, gérée par Stagecoach: la société du groupe Virgin de Richard Branson est au bord du gouffre selon les médias. L'entreprise qui avait obtenu l'exploitation après avoir déboursé 3,3 milliards de livres jusqu'en 2023 n'y arrive plus et a rompu l'accord

En France, le rapport Spinetta présenté le 15 février préconise des mesures qui porteraient un coup sérieux aux cheminots, aux usagers, aux chemins de fer français si elles devaient être acceptées. La CGT dénonce ce rapport qui confirme «la politique anti-ferroviaire du gouvernement et de la direction SNCF». Le rapport Spinetta prévoit notamment l'ouverture à la concurrence, le transfert obligatoire des cheminots vers les entreprises ferroviaires qui remporteraient un appel d'offres, la possibilité de mettre un terme aux recrutements à Statut, la filialisation du Fret SNCF, la fermeture des lignes jugées non rentables et concentration des moyens sur les métropoles, la transformation des EPIC (entités) Mobilités et Réseau en Sociétés Anonymes et l'amplification de l'externalisation des fonctions dévolues à l'EPIC de tête. On appelle ça un massacre! **c-vbo**

La grève des matelots au carnaval



«La Jungla» du Gambarogno n'a pas manqué de rappeler que deux barques ont pu freiner un bateau durant la grève sur le lac Majeur l'été dernier.

Elvetino

Fini les mauvais points

Mal rasé au travail... un mauvais point. Pas donné de quittance... trois mauvais points. Huit mauvais points... licenciement! C'est comme ça que ça se passait chez Elvetino jusqu'à présent. Mais la filiale des CFF a maintenant annoncé vouloir enfin supprimer ce système disciplinaire inhumain.

Depuis 2015, les employés d'Elvetino reçoivent des mauvais points pour leurs petites erreurs de comportement. Par exemple celui qui vient travailler avec des chaussures sales reçoit un mauvais point et celui qui oublie de donner un ticket en reçoit trois. Avec cinq points on est invité à un entretien personnel et avec huit points, c'est le licenciement.

Les employés sous pression

Le SEV s'oppose à ces mesures disciplinaires inhumaines de-



Le personnel d'Elvetino sont sous une pression extrême. Elle s'atténue un peu maintenant.

puis leur introduction. «La pression sur les employés est énorme», explique Regula Pauli, secrétaire syndicale SEV en charge du dossier. Les mauvais points sont une menace qui

font peur aux employés. Ils ont l'impression d'être traités comme des criminels. «Ce système ne leur laisse aucune marge de manoeuvre», poursuit Regula Pauli. «On ne fait pas

suffisamment confiance au personnel qui devient l'objet d'une suspicion généralisée.»

Un climat de peur

Avec ce système de points, El-

chez Elvetino

vetino voulait faire preuve de plus de transparence et de justice en matière de discipline. C'est tout le contraire qu'a obtenu l'entreprise: le système est injuste et fait régner un climat de peur dans les trains. Les deux collaborateurs Alireza Zatigogani et Ali Ashgar Nau-roozy par exemple ont reçu leur congé après avoir comptabilisé huit points, malgré que ces points n'ont pas été attribués toujours à juste titre.

Il vaut mieux distribuer les encouragements

Même si Elvetino ne va pas revenir sur ces deux licenciements, au moins pour le reste du personnel il y a lieu de se réjouir: le système des mauvais points est abandonné. L'intransigence du SEV, mais aussi le discernement de la direction d'Elvetino ont été décisifs pour cette décision. «Le SEV exige que le personnel soit traité de manière correcte et humaine», déclare Regula Pauli. «Un climat de peur fait du tort, non seulement au person-

nel mais aussi à l'entreprise, et c'est ce qui régnait jusqu'ici à Elvetino.» La direction d'Elvetino s'en est enfin rendue compte. Il s'ensuit un total changement de concept: l'entreprise a décidé de remplacer les mauvais points par des stimulants et d'encourager les actions positives et le travail bien fait, au lieu de distribuer des pénalités pour toutes les petites fautes commises.

«Nous sommes heureux qu'Elvetino ait enfin compris et sommes curieux de voir comment sera appliqué le nouveau concept» conclut Regula Pauli. La secrétaire syndicale espère qu'il règnera maintenant un climat plus sain dans la filiale des CFF.

Karin Taglang

CCT CFF 2019

Les négociations se poursuivent ce vendredi

Les négociations CCT CFF se poursuivent ce vendredi 23 février. Elles se dérouleront juste après la conférence CCT CFF/CFF Cargo du mercredi 21 février. Ainsi, les délégué-e-s de la conférence CCT auront pris connaissance de l'avancée des négociations qui sont

actuellement difficiles. L'écart est grand entre les positions de la direction des CFF et celles de la communauté de négociations des syndicats/associations professionnelles. Le SEV ne manquera pas de vous informer de l'avancement des négociations.

BUS LONGUE DISTANCE

Concession à Domo Swiss Express: le SEV va vérifier les salaires

Le SEV a pris connaissance avec un grand scepticisme de l'octroi par l'OFT d'une concession pour trois lignes de bus nationales longue distance à l'entreprise Domo Swiss Express SA. Le SEV craint que ces grandes lignes de bus puissent nuire au rail. Il doute également que les salaires et les conditions de travail d'usage dans la branche puissent être véritablement respectés, comme l'assure l'OFT. «Pour les salaires des mécaniciens de Crossrail, l'OFT a fait preuve de beaucoup de créativité en ce qui concerne les pratiques d'usage dans la branche. Le SEV aimerait dès lors savoir

comment s'annoncent les choses avec les bus grandes lignes de Domo», déclare la vice-présidente du SEV Barbara Spalinger. Actuellement on clarifie la manière de régler cette question. Si besoin, le SEV examinera la possibilité d'entamer des actions en justice. Mais il va tout d'abord contacter Domo Swiss Express. «Car bien sûr nous voulons négocier CCT», explique Barbara Spalinger. Le SEV considère que l'admission de bus longue distance est en totale contradiction avec les milliards de francs octroyés par les fonds publics pour soutenir le trafic grandes lignes par le rail. «Des bus longue distance circulant seulement sur les

tronçons rentables prennent les bénéfices des CFF qui, jusqu'à présent, servaient aux subventions croisées des tronçons moins rentables», poursuit Barbara Spalinger. «Les pouvoirs publics devront ainsi renforcer les subventions pour ces lignes périphériques, afin d'éviter la suppression de certaines prestations.» L'inquiétude est aussi de mise en ce qui concerne la concurrence envers le trafic voyageurs régional au bénéfice de subventions publiques. «La pratique doit maintenant nous montrer si une telle concurrence est pertinente ou non sur le plan légal» conclut Barbara Spalinger. **Fj/mv**

C'est à un véritable séisme auquel nous avons assisté ces deux dernières semaines avec l'annonce des pratiques de CarPostal. Une annonce qui ébranle évidemment bien au-delà de La Poste. C'est toute la branche des transports publics qui est frappée de plein fouet par le scandale. Et les débats annoncés sur le service public ne doivent pas se résumer à des réflexions purement économiques. Auquel cas, il n'est de loin pas certain que la population sorte gagnante de ce débat avec les forces en présence au Parlement.

«Il ne peut y avoir de service public de qualité sans des conditions de travail qui le sont aussi.»

Giorgio Tuti, président du SEV

Dans les transports publics, la qualité des prestations doit primer. Les logiques de rentabilité n'ont pas leur place dans une branche où des offres n'ont aucune chance d'être rentables. Hélas, les premières esquisses de solutions ressemblent le refrain du libéralisme à outrance. Il n'est pas question ici de dé-



douaner ceux qui ont triché avec l'argent du contribuable pour profiter de subventions. Il n'en reste pas moins que l'OFT pratique depuis longtemps une logique de marché où prévalent la maîtrise des coûts et les hausses de productivité et seule la concurrence pourrait l'améliorer. Il n'est donc pas étonnant que les bonus aient la cote dans cette logique. Bien qu'ils n'aient absolument pas leur place dans le trafic subventionné.

Pour le SEV, il n'est pas question de mettre en opposition les usagers et le personnel des transports. Il ne peut y avoir de service public de qualité sans des conditions de travail qui le sont aussi. Il est donc agaçant d'entendre certains considérer qu'elles sont trop bonnes chez CarPostal. Ceux qui pensent pouvoir rendre service aux transports publics par le biais de privatisations et leur logique de profits sur le dos du personnel n'ont rien compris.

Dans ce contexte, nous poursuivons notre engagement – comme dans le Jura (voir en page 16) – pour améliorer nos CCT, en négocier de nouvelles et nous battre pour qu'elles soient incontournables lors d'appels d'offres.

■ Crise au sein des VMCV

Mesures de lutte en vue

Budget 2018 refusé, jours de congé supprimés, promesses insuffisantes et tardives de nouvelles embauches. La situation aux VMCV est très tendue et le personnel se mobilise.

La direction des Transports publics VMCV (Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve) a informé le personnel mercredi 7 février de l'absence de budget pour 2018. Cette situation pourrait avoir des conséquences sur l'exploitation des lignes durant plusieurs semaines, voire plusieurs mois, selon la communication de la direction. Le personnel roulant, déjà fortement éprouvé par une année 2017 chaotique sur le plan des horaires de travail, se voit désormais contraint d'accepter une nouvelle péjoration de ses conditions de travail.

Manque de gouvernance

La direction n'a pas été capable de remplir son rôle en matière de gouvernance. Il est inacceptable que le budget 2018 ne soit toujours pas sous toit. Le personnel devra renoncer à des jours de congé et faire preuve d'une grande flexibilité pour garantir les prestations de l'entreprise.»

La direction des VMCV se veut rassurante en indiquant à «24heures» qu'elle veut «engager progressivement cinq chauffeurs». Une entrevue avec le conseil d'administration le 8 février aurait conduit à l'acceptation d'un budget provisoire, «dont certains points, encore ouverts, doivent être traités d'ici à fin avril», affirme le Directeur à «24heures». Une rencontre entre le syndicat et la direction le 14 février dernier n'a pourtant guère rassuré.

Aucune garantie d'amélioration

La direction a confirmé que le budget n'avait toujours pas été adopté et que les mesures annoncées visant à supprimer des congés planifiés dans la rotation et la planification des AB2 pour assurer des prestations AB1 (y compris les week-ends et les jours fériés) seront appliquées dans les prochains mois.

«Il n'y a donc aucune garantie d'amélioration à moyen terme malgré l'annonce des 5 postes supplémentaires et c'est le personnel qui fera les frais de cette situation de sous-effectif», assène Tony Mainolfi, secrétaire syndical SEV en charge des VMCV. Les effets bénéfiques des améliorations négociées par le SEV dans les tours de service risquent de se voir annulés faute de chauffeurs en nombre suffisant, par manque d'anticipation.

Le SEV demande à ce que la direction procède sans attendre aux engagements nécessaires afin que le personnel puisse assurer les prestations dans des conditions normales.

**Mobilisation**

La direction a évoqué la possibilité d'un engagement échelonné d'ici à fin décembre d'une douzaine de chauffeurs. Cependant, elle n'a donné aucune garantie que le budget définitif, qui selon elle, devrait être adopté courant avril, intègre véritablement ces engagements. Dans tous les cas, ces engagements doivent avoir lieu dans les plus brefs délais et ne pas être éche-

lonnés durant l'année.

Le personnel, soutenu par le SEV, exige désormais de la direction la mise en place de toutes les mesures nécessaires pour garantir l'exploitation dans des conditions normales. Il en va de la sécurité des usagers, de la santé du personnel et de la crédibilité de l'entreprise.

Les chauffeurs songent à une mobilisation pour faire entendre leurs doléances.

Yves Sancey

■ Transport publics neuchâtelois

Questionnaire santé chez transN

Dans un contexte de restriction budgétaire, les sacrifices financiers demandés par le Conseil d'Etat à la compagnie de transports publics neuchâtelois transN se traduisent par un «faire plus, avec moins» que les chauffeurs paient de leur santé. Après deux rondes de négociations avec le SEV, la direction a accepté la création d'un groupe de travail paritaire, soutenu par un médecin du travail, qui a pour but de mettre en place d'ici la fin 2018 des mesures favorisant le bien-être de chacun.

En parallèle, une délégation du groupe C de Neuchâtel a sollicité le SEV. Cette trentaine de salarié-e-s qui sont en charge des tours de service les plus irréguliers dénoncent la pénibilité de leurs horaires. Une grande majorité d'entre eux ont signé une pétition dénonçant la situation actuelle qui provoque un épuisement général. Ils ont mandaté le SEV qui a écrit le 1er février à la direction pour exposer leurs griefs et demander la mise en place

immédiate d'un groupe de travail pour mieux protéger la santé du personnel.

Une réflexion urgente doit être faite et des solutions trouvées pour diminuer les grandes amplitudes des tours de service, adapter les temps de parcours au réalisme du terrain, aménager du temps suffisant pour les pauses repas, prévoir la possibilité de se rendre aux toilettes à la Place Pury, etc.

Pour obtenir le maximum de données en vue d'élaborer des pistes pour améliorer non seulement la situation urgente du groupe C mais de tout le personnel, un questionnaire a été envoyé à tous les membres SEV qui vont le recevoir à la maison. Son anonymat est garanti et il faut le renvoyer avant le 28 février. Les résultats seront présentés lors des assemblées de printemps. ysa

INTERPELLATION

Mercredi 21 février, après notre délai de bouclage, une action de SEV a eu lieu devant le parlement neuchâtelois pour attirer l'attention des députés sur le sort de 17 chauffeurs de transN dont l'avenir est encore incertain après l'annonce du Canton d'attribuer à CarPostal les lignes 612 et 613. Le 21 février, une interpellation de Céline Vara (Les Verts) réagissait aux récentes malversations de CarPostal pour demander notamment pourquoi le Conseil d'Etat avait décidé de remettre au concours les concessions et ce qu'il avait à gagner à affaiblir une entreprise où les pouvoirs publics sont majoritaires et quelles sont les garanties quant à l'embauche par CarPostal des 17 chauffeurs. «Arcinfo» n'exclut pas que transN s'appuie sur ces malversations pour déposer un recours contre cette attribution, si son conseil d'administration le décide. ysa

■ Lausanne -Echallens-Bercher

LEB:mécaniciens mécontents

Une pétition signée par la quasi-totalité des mécanos dénonce les conditions de travail.

En décembre et janvier, le LEB a connu des suppressions de trains à répétition. La conseillère d'Etat Nuria Gorrite a alors demandé un rapport sur la base duquel elle a mis en place un monitoring de la compagnie. Ces suppressions de train sont révélatrices d'un mal profond qui remonte à la reprise de l'exploitation de la ligne par les TL, les transports publics lausannois, depuis janvier 2014. Alors que la planification des horaires ne posait pas trop de problèmes, celle à la sauce «TL» se révèle chaotique et usante pour les mécaniciens. «Leurs conditions de travail se durcissent depuis quelques temps, explique le secrétaire syndical du SEV Christian Fankhauser, tant sur le plan de l'organisation que de l'intensité.»

Le nouveau système de gestion de temps de travail introduit en

novembre dernier pose problème. Il fait passer l'annonce des plannings aux collaborateurs de 10 jours avant chaque mois, à seulement 7 jours avant le jour de travail. Un système particulièrement pénalisant pour le personnel irrégulier, qui se trouve presque en situation de «travail sur appel». D'autres problèmes concernent notamment la gestion des vacances, le décompte mensuel et la répartition des tours de service. Un groupe de travail qui doit plancher sur les questions d'horaire a été créé.

Le mécontentement des mécaniciens est tel qu'une pétition demandant une «meilleure qualité de vie au travail et une vie sociale» a été signée par la quasi-totalité des mécaniciens du LEB. Les choses s'accroissent puisque le Conseil d'Etat a pris connaissance du contenu de la pétition qui devait être remise le 2 mars. Vu cette situation, le SEV a transmis le texte de la pétition à la direction en la priant d'agender une réunion le plus vite possible. Yves Sancey

Transports publics genevois

TPG : Grève en consultation

Plutôt que de remédier à la pénurie criante de personnel, la direction des TPG bricole depuis des années des mesures qui engendrent de la souffrance au travail et sont contraires à la loi comme l'a dénoncé l'OFT. Le Front syndical lance une consultation auprès de la base en vue d'une journée re-conductible de grève.



Depuis la grève de 2014 (photo), la direction n'a pas remédié à la pénurie de personnel. Elle se moque des salarié-e-s et des enquêtes de l'OFT. Une consultation pose la question d'une nouvelle grève.

Depuis 2014, le Front syndical mène des négociations pour améliorer les conditions de travail aux Transports publics genevois (TPG), en particulier pour remédier à un manque d'effectif qui produit de la souffrance au travail et de l'absentéisme. « Si le personnel de conduite est particulièrement impacté par la détérioration des horaires, déclare Valérie Solano en charge du dossier au SEV, nous avons aussi dénoncé la surcharge de tâches et la pression appliquée au personnel administratif qui n'augmente pas alors que les cahiers des charges s'intensifient. » Le préavis de grève déposé il y a un an et demi a certes permis des embauches

mais elles restent encore bien insuffisantes pour détendre la situation.

Le contrôle OFT épingle les TPG

Lors de la séance de négociation de janvier, les syndicats ont découvert avec stupéfaction que des charges ont été assignées aux TPG en 2012 par l'OFT (Office fédéral des transports). Les charges, ce sont des irrégularités constatées par l'organe de surveillance qu'une entreprise doit corriger dans un délai donné. Plus grave, lors de son dernier contrôle en novembre 2017,

l'OFT a non seulement confirmé la plupart des charges de 2012, mais en a ajouté d'autres.

Pour les syndicats, c'est la confirmation du manque de personnel qu'ils dénoncent depuis des années. Pour Valérie Solano, « cette pénurie a poussé l'entreprise à bricoler en accumulant les heures supplémentaires, en réalisant des services de piquets avec un trop peu de personnel, en poussant les horaires jusqu'aux limites au lieu d'augmenter les effectifs et en instituant des temps partiels fantaisistes. »

Appel à une journée re-conductible de grève

Aujourd'hui, alors que les TPG sont épinglés pour leur légèreté coupable avec la loi, la direction se défait par ailleurs en accusant le personnel et leurs syndicats d'être responsables de cette situation en voulant défendre leur contrat de travail. Les syndicats s'opposent à ce que la nécessaire mise en conformité à la loi serve de prétexte pour toucher aux acquis du personnel garantis par le statut, alors qu'il s'agit seulement de négligences dans l'organisation du travail. Un

courrier a donc été envoyé à l'OFT où est exprimé la volonté syndicale de lever toute les charges sur l'entreprise au plus vite car elles jettent une ombre sur leur travail et leur volonté de bien le faire. Le SEV s'engage à travailler avec l'entreprise pour trouver des solutions dans le cadre précis de la loi, sans tabou sur les effectifs.

Le Front syndical requiert l'ajustement des salaires au coût de la vie au moyen d'une indexation de 1,1%, pose des exigences relatives aux horaires de conduite (pas plus de quatre heures d'affilée, des pauses de cinq minutes au terminus et une amplitude sur la journée n'excédant pas dix heures), ou encore réclame des « effectifs adéquats » au sein du dépôt d'En Chardon qui ouvrira l'an prochain.

Parce que la direction reste sourde à toutes les demandes des travailleurs et remet en cause leurs statuts, le Front syndical a lancé une consultation interne, au moyen de bulletins de vote, qui se poursuit jusqu'au 26 février. Le Front syndical demande d'appuyer son projet d'appeler à une journée re-conductible de grève pour faire entendre les revendications. Affaire à suivre.

Yves Sancey

TL : Campagne de sensibilisation au froid

Pensez aux chauffeurs !

Il n'y a pas qu'aux Jeux olympiques de PyeongChang que la météo cause des problèmes. A



En période de grands froids, renoncez si possible à la porte avant.

Lausanne, durant les quinze pre-

miers jours de février, la température moyenne s'est située à -5° à 7 heures le matin et à 3° à 13 heures. Et janvier n'était guère plus clément. Les chauffeurs de bus, particulièrement exposés aux courants d'air durant la période hivernale, ont été soumis à rude épreuve. Chaque fois que la porte avant du bus s'ouvre, c'est en effet un vent sibérien qui s'engouffre.

Ainsi est née cette campagne du SEV menée dans les Transports publics lausannois (tl) pour sensibiliser les usagères

et usagers aux conditions de travail et à la santé des chauffeurs. Le but est de les inciter, dans la mesure du possible bien sûr, à utiliser les portes situées au milieu et à l'arrière des véhicules. Des militants du SEV ont distribués des tracts d'information à la population aux arrêts de grande affluence comme Saint-François, le Flon ou la gare.

« Cette campagne de sensibilisation a été discutée et étudiée en collaboration avec l'entreprise », signale Carmelo

Scuderi, président de la section SEV-tl. « A notre demande, la direction a lancé une campagne d'information les jours de froid sur les différents écrans aux arrêts ou dans les bus. » L'accueil est en général très bon. Aux heures de pointe, la porte avant reste bien sûr sollicitée. Le but n'est pas d'entraîner, mais de sensibiliser. Pour certaines personnes à mobilité réduite, la porte avant reste une nécessité pour un meilleur accès au transport.

Yves Sancey

Depuis le début de l'année, deux Commissions fédérales sont présidées par des secrétaires syndicaux SEV

«Le vrai travail parlementaire se fait en commission»

Durant les années 2018/19, Edith Graf-Litscher est présidente de la Commission des transports et des télécommunications (CTT-N), et Philipp Hadorn préside cette année la Délégation de surveillance de la NLFA (DSN). Quelles sont les effets du travail de nos deux secrétaires syndicaux SEV sur la politique des transports en Suisse?

■ **Philipp et Edith, j'aimerais tout d'abord vous féliciter pour votre nomination dans votre nouvelle fonction. Edith, peux-tu nous dire quelles sont les affaires qui sont traitées dans «ta» CTT?**

Edith Graf: C'est une commission qui se préoccupe de thèmes très diversifiés. Elle est responsable du domaine des transports publics, soit les CFF, les ETC, l'avenir de CFF Cargo dont nous venons de discuter, les futures règles du jeu pour le trafic voyageurs régional et le trafic grandes lignes, mais elle couvre aussi les domaines de la Poste et de la législation sur les télécommunications, de la politique des médias qui est actuellement au devant de la scène, de la politique de l'aviation et de la sécurité dans le secteur des transports publics, de la politique routière... Nous nous penchons vraiment sur toutes sortes de sujets.

■ **Philipp, tu es membre de la Commission de surveillance de la NLFA. Explique-moi ce que cela signifie...**

Philipp Hadorn: La Délégation de surveillance de la NLFA a une fonction tout à fait passionnante. Elle a été mise sur pied parce que les tunnels de base du Lötschberg, du Gotthard et du Ceneri font partie d'un projet spécial avec un financement spécial, ce qui né-

cessite une surveillance spéciale et des instruments spéciaux. Le premier vice-président de cette commission était Ernst «Aschi» Leuenberger et pour moi c'est un grand honneur d'en être à mon tour le président, et d'accepter ainsi l'héritage soleurois et du SEV. La délégation est composée de membres des deux Chambres fédérales. Trois commissions envoient chacune deux membres dans la DSN: la Commission des finances, la Commission de gestion et la Commission des transports. Je suis membre à la fois de la Commission des transports et de celle des finances mais dans la délégation, je représente la Commission des finances. Nous exerçons une «surveillance» dans le sens que nous nous assurons que les crédits octroyés soient utilisés correctement, que chantiers soient lancés selon ce qui était prévu et que les exploitants puissent être livrés dans les délais impartis et au prix convenu. Tout ceci est passionnant!

Edith Graf: J'aimerais encore ajouter que pour moi, la présidence de la CTT-CN est un rôle qui se réalise: en tant que cheminote j'ai toujours admiré cette commission et lorsque je travaillais encore dans les transports publics, jamais je n'aurais osé imaginer être une fois à la tête de cet important organe. Je viens d'une

famille de cheminots, mon père était employé aux CFF, ma grande soeur aussi et comme mon père était membre SEV, pour moi il était clair d'y adhérer également dès l'apprentissage. Le chef de gare s'est

«A chaque séance nous parlons avec des représentants du constructeur et des exploitants. Il n'est donc pas seulement question de l'infrastructure mais aussi de son utilisation.»

Philipp Hadorn

chargé à l'époque de me présenter une déclaration d'adhésion.

■ **Quel est ton pouvoir de décision en tant que présidente de cette commission et que peux-tu mettre en oeuvre? De quoi peut-on se réjouir cette année?**

Edith Graf: J'ai démarré sur les chapeaux de roue: lors de la première réunion de la commission à la mi-janvier, j'ai déjà pu utiliser ma voix prépondérante dans la question des bus grandes lignes. La commission était divisée: 12 voix dans chaque camp. Grâce à ma voix prépondérante, la commission a pu demander au Conseil national que les bus grandes lignes ne reçoivent une concession que si cela ne compromet pas le trafic voyageurs régional ni le trafic grandes lignes. De manière générale, ma tâche principale est de diriger les séances afin qu'elles se déroulent de manière optimale. La Loi sur le

Parlement prévoit en outre que la présidente ou le président de la commission soit responsable de la communication, le communiqué de presse officiel doit sortir jusqu'au mardi après-midi après le

deuxième jour de séance.

■ **Y a-t-il beaucoup de demandes de médias qui voudraient la primeur?**

Edith Graf: Oui, cela arrive bien sûr. J'explique alors les déroulements prévus. Cependant dans la plupart des cas, on nous demande des informations sur le calendrier de la commission et le contenu des affaires traitées. Si un membre de la commission reçoit une demande des médias avant la communication officielle, j'attends un comportement loyal et correct afin que celles et ceux qui respectent les règles du jeu ne soient pas défavorisés.

■ **Philipp, la NLFA étant terminée, est-ce que vous vous occupez maintenant d'en administrer l'héritage?**

Philipp Hadorn: Au SEV je m'engage surtout pour les trafics aérien et marchandises et la Commission de surveillance

de la NLFA a un lien avec le trafic marchandises. On a besoin des tunnels pour pouvoir appliquer le transfert du trafic. Dans la Commission des transports dont je fais aussi partie, nous venons d'ailleurs d'examiner le rapport sur le transfert du trafic. Les tunnels doivent être terminés à temps dans le cadre de la NLFA et cela représente un réel intérêt pour le SEV qui désire avant tout une sécurisation des emplois. La question de l'exploitant nous préoccupe aussi. Les CFF exploitent une grande partie de la NLFA – l'autre partie étant aux mains du BLS – et la manière dont les entreprises remplissent leur mandat a une influence sur CFF Cargo. Tout ceci est étroitement lié. Mais finalement tout tourne autour de l'argent et c'est cela le lien avec la Commission des finances que je représente. Les tunnels de la NLFA seront bientôt terminés, celui du Ceneri – espérons-le – en 2020. Il y a encore quelques obstacles à surmonter pour cela. Les conflits surgissent avant tout au début et à la fin d'une action. Dans de telles périodes de mutation, les constellations changent et les questions surgissent. S'agissant des tunnels il peut y avoir des conflits avec les entreprises, chez Alptransit il y a eu un changement au niveau de la direction, et il est utile d'opérer une



Entretien dans les locaux du secrétariat central du SEV: Peter Anliker, Philipp Hadorn, Edith Graf-Litscher

surveillance dans ces circonstances. Les dés sont maintenant jetés car il y eu de graves conflits et des procédures contre certaines adjudications mais ceci est maintenant résolu. Nous avons donné une recommandation au Conseil

«Je peux amener dans le travail politique ma longue expérience professionnelle.»

Edith Graf-Litscher

fédéral afin qu'il prévienne les adjudications de manière à éviter des recours qui amèneraient des retards et des surcoûts immenses. Notre commission a un rôle important à jouer.

■ **La délégation a-t-elle eu quelque chose à dire lors du chaos lié à l'appel d'offre pour les travaux de nettoyage du tunnel de base du Gotthard?**

Philipp Hadorn: A chaque séance nous parlons avec des représentants du constructeur, Alptransit, et des exploitants. Il n'est donc pas seulement question de l'infrastructure mais aussi de son utilisation. Lors du passage de la construction à l'exploitation et durant les phases-tests, il y a eu un grand potentiel de conflit au sujet de qui doit faire quoi. Il y a beaucoup de décisions à prendre, c'est pourquoi l'OFT

est présent aux séances en cas de besoin, de même que le contrôle des finances. J'ai été passablement ébranlé par tous les coûts ultérieurs qui ont finalement pu être réduits à un tiers des créances. Il faut être bien attentif lorsque l'on

se penche sur ces objets. Nous avons également collaboré avec la SUVA concernant la température, la qualité de l'air, etc. pour lesquelles nous avons exigé des mesures.

■ **Mais vous n'avez rien à dire concernant l'aménagement du tunnel de base du Lötschberg?**

Philipp Hadorn: Non, la DSN veille seulement à ce que les décisions soient appliquées correctement mais elle ne prend pas les décisions elle-même. Si un tel aménagement devait être décidé, on décidera aussi de la surveillance nécessaire.

Edith Graf: Je trouve qu'il est très utile d'avoir pour de tels grands projets très complexes un propre organe de contrôle institutionnalisé. Pour les affaires courantes, nous avons au Parlement la Commission de gestion mais pour un édifice aussi énorme, il faut un or-

gane spécifique et permanent qui se préoccupe de l'utilisation ciblée et juste des moyens octroyés.

■ **Nous savons maintenant ce que fait la DSN, mais toi, Philipp, que fais-tu en tant que président?**

Philipp Hadorn: Le président a une fonction similaire un peu partout: il détermine les ordres du jour et conduit les séances. La DSN rédige un rapport par année à l'attention du Parlement et fait une visite sur place. La présidence a le pouvoir de structurer les choses et détermine ce que l'on va examiner et avec qui on va s'entretenir. On peut porter son attention sur différentes choses, pour moi par exemple les conditions de travail sont tout aussi importantes que d'autres dispositions contractuelles.

■ **Beaucoup d'entre nous ont déjà été une fois au Palais fédéral ou ont suivi les sessions et les débats dans les médias. En tant qu'observateurs externes, nous aimerions savoir ce qu'apporte le travail d'un membre SEV ou d'un-e secrétaire syndical-e SEV au Conseil national. Les plus importants sont ceux qui montent la voix pour parvenir à se faire entendre. Et**

les autres se rallient ou alors ils se couchent, non?

Edith Graf: C'est une question centrale car le travail effectif se fait dans les commissions et la Commission des transports fait un grand travail de préparation dans les questions de politique des transports qui sont importantes pour nous membres. Pour nous forger une opinion dans la commission nous pouvons inviter des personnalités, ceci peut s'avérer très utile. Lorsque l'objet est ensuite traité par les Chambres, les gens ont déjà un avis car les fractions sont représentées dans la CCT. Et dans ces organes où les jalons sont posés, il est important que les membres SEV puissent amener leurs points de vue et leurs revendications.

Philipp Hadorn: Nous sommes un Parlement de milice, dans lequel chaque membre peut amener ses propres expériences. Nous écoutons les représentants d'autres branches et tout le monde sait que nous, les gens du SEV, connaissons les questions de politique des transports. On sait que nous sommes en contact avec le personnel des entreprises. Et dans le cadre d'une extension largement incontestée des transports publics, nous amenons les demandes des personnes qui travaillent

dans ces entreprises.

Edith Graf: Je me fais un point d'honneur de considérer tous les membres du Parlement sur pied d'égalité, toutefois je peux amener dans le travail politique ma longue expérience professionnelle. J'aime cela dans notre système de milice. En tant que secrétaire syndicale SEV j'encadre des ETC, et au sein de la commission je m'engage en faveur du trafic régional. Il est important de connaître l'ensemble des conditions-cadre sur le plan politique.

Philipp Hadorn: Et les entreprises savent aussi que nous, les gens du SEV au Parlement, nous sommes responsables de fixer leurs conditions-cadre.

Peter Anliker/mv

L'interview s'est déroulée avant les derniers événements autour de CarPostal. Edith Graf-Litscher, qui est fortement concernée, résiste à tous jugements prématurés et veut que connaît tous les éléments. « Avec ce bidouillage, on a rendu un mauvais service à CarPostal et à tous les transports publics en général », maintient Edith Graf-Litscher. Selon elle, cependant, une privatisation ne serait en aucun cas une solution.

Portrait de René Zürcher

«Le contact avec les membres et les comités est primordial»

René Zürcher, nouveau responsable des sections romandes CFF



Un mètre 94 au service de la lutte syndicale

Depuis le 1er janvier, René Zürcher est le nouveau responsable des sections romandes CFF. Il va mettre ses 18 années passées aux CFF au service des collègues cheminots.

Quand on voit arriver ce grand gaillard, on se dit qu'il aurait pu être rugbyman, basketteur ou bûcheron. Enfin, un de ces métiers où son mètre 94 et son physique puissant auraient fait merveille. Quand on regarde ses yeux bleus, qu'on entend sa voix calme et qu'on le voit sourire, on comprend que le colosse sait allier douceur et fermeté. Des qualités qui seront utiles à René Zürcher pour son nouveau métier de syndicaliste du rail.

Né il y a tout juste 37 ans, il a vécu son enfance et son adolescence à Tramelan, une petite

station de ski du Jura bernois. De son père archiviste et de sa mère vendeuse en boucherie il a notamment hérité un impeccable suisse allemand. Ce n'est qu'à l'école qu'il a dû apprendre le français. Aujourd'hui, il parle, réfléchit et rêve sans distinction dans les deux langues !

18 ans aux CFF

A la fin de sa scolarité, il s'imagina architecte. Son grand frère lui parle de l'École cantonale d'administration et des transports à Bienne. Aujourd'hui disparue, cette école formait les futurs fonctionnaires

des régies fédérales. Le fait qu'elle ne durait que deux ans avec l'option d'enchaîner avec l'école de commerce l'a convaincu. Il poursuit ensuite par un apprentissage d'agent du mouvement de trois ans aux CFF, celui «qui me branchait le plus» dit-il. Il commence à la gare de Courtelary, dans la capitale du chocolat entre Bienne et la Chaux-de-Fonds, où régnait une bonne ambiance.

Il enchaîne dans diverses gares de l'arc jurassien notamment à Moutier, Delémont et La Chaux-de-Fonds. Il aime ce lien avec les trains, «toucher du train» dit-il, décider où ils vont passer et avoir des responsabilités.

Arrive l'ère de l'automatisation et de la centralisation. Tout se télécommande de Lausanne, et dès lors, le poste directeur de Bienne où il travaille devient un «bureau vide». A 33 ans, il part pour la capitale vaudoise

Après plus de 10 ans à la circulation des trains, il a l'impression d'avoir fait un peu le tour et d'avoir besoin de passer à autre chose. Il travaille à Berne et change de division, passant d'Infrastructure à Voyageur. Engagé depuis longtemps dans le syndicat, au moment où l'opportunité de rejoindre le SEV s'est présentée, il décide de faire le grand pas.

Engagement syndical

Après 18 ans passés aux CFF, il a commencé depuis le 1er janvier de cette année son job de secrétaire syndical en charge des sections romandes CFF. La décision n'a bien sûr pas été facile à prendre, mais l'idée de travailler au SEV avait déjà commencé à germer il y a quelques années quand un précédent poste de secrétaire syndical était au concours. La dernière réorganisation de l'entreprise où il peine à se retrouver dans la nouvelle structure le convainc.

Le syndicat, René Zürcher le connaît de longue date puisque, à peine apprenti CFF, un jeune collègue l'avait recruté. «J'ai toujours eu une sensibilité de gauche et la fibre sociale.» Avec un père syndiqué, une adhésion s'est donc faite tout naturellement.

Parce qu'il n'aime pas rester spectateur et passif, il s'engage progressivement dans le comité. De fil en aiguille, il passe de secrétaire où il rédige quelques années les procès-verbaux à coprésident de la section de l'Arc Jurassien où militent quelques 250 membres. Au moment de la fusion entre la SBV et la VPV pour donner AS en 2014, il est élu à la présidence pour un mandat de quatre ans. Un sacré défi avec une section de plus de 1000 membres.

Rando, amitié et ciné

Depuis janvier, il est syndicaliste et peut mettre ses dix-huit ans passés aux CFF au service des membres et du SEV. Il a déjà vu plus de la moitié des 13 sections CFF dont il a la charge. D'autres rendez-vous sont prévus pour faire connaissance. Jean-Pierre Etique qui a défendu le dossier CFF avec ardeur ces dernières années le conseille et le soutient pour assurer la transition des dossiers individuels et collectifs en lien avec les CFF en Romandie. René Zürcher pourra aussi s'appuyer sur l'excellent travail de Baptiste Morier – actif désormais dans la promotion du vélo à travers le site pistesrecyclables.ch - qui a fait revivre les sections. «Le contact avec les membres et les comités est primordial», confie René. Une partie de son travail consiste également à participer à la négociation de la CCT CFF. En dehors du travail, René adore le vélo de randonnée, les repas entre amis, le cinéma – il a été projectionniste – et les concerts.

Avec les mobilisations qui s'annoncent aux CFF, René va être très rapidement plongé dans le bain de la lutte syndicale. Son physique et ses connaissances du métier seront des atouts pour la défense des collègues.

Yves Sancey



René Zürcher, la force tranquille au service des cheminots romands depuis le 1er janvier.

■ Jeunesse SEV au comité

Sven Zimmermann: «La solidarité est primordiale!»

Dans la commission de jeunesse du SEV il y a aussi un changement: Sven Zimmermann remplace Janos Jorosz en tant que représentant des jeunes dans le comité SEV. Interview.



■ **Sven, lors de la dernière retraite de la jeunesse SEV, tu as été élu en tant que représentant des jeunes au comité SEV. Félicitations! Qu'est-ce que cela change pour toi?**

Merci! En fait, j'étais jusqu'à présent membre remplaçant au comité et Janos et moi avons échangé nos rôles. Je travaille actuellement seulement à 75 % et j'ai donc plus de temps à accorder aux séances mensuelles du comité. Janos reste quant à lui membre remplaçant.

■ **Sais-tu déjà ce qui t'attend au comité SEV?**

En tant que membre remplaçant j'ai déjà participé une fois à une séance et j'ai pu ainsi voir comment cela fonctionne. J'ai alors appris une chose: le comité fonctionne un peu comme un Parlement. Les voix des représentant-e-s sont pondérées selon la grandeur des

sous-fédérations et des commissions. Je me réjouis de siéger dès à présent régulièrement au comité, ce sera certainement passionnant!

■ **Raconte-nous ton histoire au SEV. Comment es-tu devenu membre SEV, et quand?**

J'ai trouvé le chemin du SEV juste après l'apprentissage grâce à Roman Gugger (aujourd'hui secrétaire syndical SEV, ndlr). Nous avons fait notre apprentissage ensemble et il m'a convaincu d'adhérer.

■ **Et qu'est-ce qui t'a motivé à t'engager dans la commission de jeunesse?**

Beaucoup de mes collègues aux CFF sont membres du SEV. Parmi eux, certains m'ont motivé à participer aux assemblées et finalement, la curiosité l'a emporté. Je trouve que la jeunesse est souvent laissée pour compte. Chez nous les méca-

ciens de locs, les jeunes sont en minorité et on les oublie facilement. De plus à l'époque, il y a eu des problèmes avec les salaires initiaux et les engagements en-dessous de la valeur de base, entre autres. Tout ceci m'a motivé à devenir actif dans la commission de jeunesse.

■ **Maintenant tu représentes les intérêts de la jeunesse au comité SEV. Quelles sont actuellement vos revendications les plus importantes?**

La commission de jeunesse a demandé que la différence qui apparaît dans la masse salariale lorsque des collaborateurs âgés s'en vont et qu'ils sont remplacés par des jeunes revienne au personnel. Nous ne voulons pas forcément plus de salaire. Pour les jeunes il est également important d'avoir de bonnes prestations sociales: des congés maternité et paternité, et de bons modèles d'avenir.

■ **Si tu devais convaincre un jeune collègue d'adhérer avec un seul argument en faveur du SEV, ce serait lequel?**

Pour moi, la solidarité et la cohésion sont des éléments primordiaux. Le SEV réunit des gens qui, sans cela, ne se connaîtraient même pas, même s'ils travaillent tous pour le même employeur. Et dès que les gens se connaissent, ils se soutiennent mutuellement.

RÉORGANISATION SEV ROMAND

Avec le départ de Baptiste Morier et l'arrivée de René Zürcher, le secrétariat régional romand à Lausanne connaît un certain nombre de changements dans l'affectation des dossiers depuis le 1er janvier 2018. Principalement, **Jean-Pierre Etique**, spécialiste LDT, ne s'occupe plus des CFF. Il poursuit avec les entreprises de transport concessionnaires (ETC) dont il s'occupait déjà dans le Jura et à Neuchâtel et reprend par ailleurs les ETC NSTCM-TPN / Travys / CGN et ARCC. **René Zürcher** est le responsable syndical pour les 13 sections CFF romandes. **Tony Mainolfi** ne s'occupe plus de la CGN mais, en plus de ses ETC habituelles, il est maintenant actif à l'aéroport de Genève (Swissport, ISS et Piora). **Christian Fankhauser**, coordinateur du secrétariat de Lausanne, a transmis à Jean-Pierre Etique la VPT Nord vaudois/Travys, la VPT Nyon-St-Cergue et ARCC. En contrepartie, il apportera un soutien à Barbara Spalinger, vice-présidente SEV et négociatrice pour la CCT CFF/ CFF Cargo. Il lui déchargera un certain nombre de tâches dans le domaine ETC. Pas de changements pour **Valérie Solano** sur Genève, **Yves Sancey** qui s'occupe de la communication et **Conny Barraud** la secrétaire administrative.

BIO

Sven Zimmermann a 28 ans et habite à Berne. Il travaille comme mécanicien de locs aux CFF. Actuellement il est en «stage» au volant d'un S-Bahn zurichois et profite de la diversité que lui offre le grand réseau du S-Bahn.

Prévoyance vieillesse

Réforme globale des 2 piliers!

Les propositions de démantèlement présentées le 15 février par l'Union patronale suisse vont aggraver les problèmes de la prévoyance vieillesse au lieu de les résoudre. L'Union syndicale suisse qu'il n'est pas question que le niveau des rentes baisse.

L'Union patronale a présenté sa vision pour les retraites. «Le relèvement de l'âge de la retraite des femmes à 65 ans en quatre étapes, couplé à une hausse modérée de la TVA, constitue l'axe prioritaire dans l'AVS. Ces deux mesures sont parfaitement susceptibles de rallier une majorité, comme il ressort des analyses qui ont suivi la votation sur la réforme Prévoyance vieillesse 2020. Car ce ne sont pas elles qui ont

fait échouer la réforme, mais l'extension de l'AVS.» L'UPS estime en outre que les 2 piliers doivent être réformés séparément.

Pour l'Union syndicale suisse, aujourd'hui déjà, les rentes du 2e pilier baissent. Alors que la Suisse devient plus riche et que les bénéficiaires des entreprises augmentent. Du jamais vu dans notre pays. La personne qui prendra sa retraite ces prochaines années risque, le cas échéant, de perdre jusqu'à un tiers de sa rente. Pendant ce temps, les assurances-vie, les banques et les conseillers et conseillères encaissent, dans le 2e pilier, des milliards en frais administratifs et émoluments.

Les rentes AVS sont stables, ce qui est une bonne chose. Mais une part toujours plus grande de ces rentes est dévorée par la hausse des dépenses de santé et des primes-maladie. Nombre de personnes à la re-

traite ont moins d'argent pour vivre.

Le relèvement de l'âge de la retraite des femmes à 65 ans a été un élément décisif dans le rejet de Prévoyance vieillesse 2020. Parce que les travailleurs et travailleuses âgés ont déjà de la peine aujourd'hui à avoir un emploi jusqu'à l'âge ordinaire de la retraite et que les employeurs n'ont pour l'heure rien fait de substantiel contre cela. Et parce que les rentes de nombreuses femmes sont insuffisantes.

Pour ces raisons, des mesures globales sont nécessaires afin que les rentes soient garanties. La baisse des rentes du 2e pilier doit être compensée. Concernant les rentes courantes, il faut compenser la forte hausse des dépenses de santé. Aucun bénéficiaire ne doit être fait dans le 2e pilier aux dépens des assuré-e-s. Et l'âge de la retraite doit rester inchangé.

USS-vho

Marché du travail

L'UDC attaque les salaires

L'UDC a fait tomber les masques fin janvier. La suppression des accords bilatéraux sur la libre circulation des personnes et des mesures d'accompagnement qu'elle appelle de ses vœux représente une attaque frontale de la protection des conditions suisses de salaire et de travail.

Les mesures d'accompagnement ont été introduites dans le but que des salaires suisses continuent à être versés en Suisse. Plus de 160 000 contrôles des salaires sont désormais effectués en Suisse. Là où on contrôle, des abus sont aussi découverts. Dans les branches qui comportent des salaires minimaux, les entreprises qui ne les respectent pas sont sanctionnées d'une amende ou sont bloquées. Grâce aux nouvelles conven-

tions collectives de travail (CCT) dans le nettoyage, le travail temporaire etc., un nombre bien plus important de salarié-e-s est protégé contre la sous-enchère. Grâce aux CCT, les salaires les plus bas mais aussi les salaires moyens ont augmenté.

La libre circulation des personnes a permis de supprimer l'inhumain statut de saisonnier qui n'était pas seulement un gros problème pour les personnes concernées. Cela a également provoqué une sous-enchère salariale dans toute l'économie et une politique incontrôlée de bas salaires et de faible productivité. Grâce aux mesures d'accompagnement, les entreprises agricoles, qui faisaient travailler beaucoup de saisonniers au noir et à des conditions de travail parfois misérables sous l'ancien régime des contingents, ont aussi enfin pu être contrôlées.

USS

INFO

Egalité: le Conseil des Etats doit faire un pas plus courageux

Un important obstacle a été levé dans la révision de la loi sur l'égalité, qui doit supprimer la discrimination salariale persistante envers les femmes: après que la Commission de la science, de l'éducation et de la culture du Conseil des Etats (CSEC-E) a décidé à une courte majorité le 16 janvier d'entrer en matière, elle a adopté le projet le 13 février 2018 avec une seule voix contraire à l'attention du Conseil des Etats.

Mais le pas en avant est timide. Au lieu de durcir le projet, la commission a pris d'autres mesures pour soutenir les propositions du

Conseil fédéral: par exemple, l'obligation d'analyser les salaires n'est plus valable que pour les entreprises de plus de 100 employé-e-s, au lieu de 50 comme l'avait prévu le Conseil fédéral. Ainsi, moins d'1% des entreprises serait concerné par la révision législative. En outre, la Commission veut abolir la loi avant même qu'elle puisse déployer ses effets: après douze ans, la transparence salariale doit cesser, que les mesures aient eu ou non un effet.

L'USS est déçue que la majorité de la CSEC-E ne veuille pas lutter plus résolument contre la violation de la constitution que représente

la discrimination salariale. Le 28 février, le Conseil des Etats a la possibilité de faire un pas plus courageux que sa Commission. Il serait scandaleux de ne pas respecter la proposition du Conseil fédéral comme variante minimale. L'USS attend du parlement qu'il durcisse la loi de manière décisive, afin qu'elle puisse pleinement déployer ses effets avant d'être évaluée dans dix ans.

USS

La jeunesse du SEV en mode glisse



22 jeunes Romands et Alémaniques du SEV se sont réunis à Andermatt à l'enseigne de la traditionnelle sortie luge. Outre la glisse, c'est bien la convivialité et le réseautage qui étaient au coeur de la sortie. Pour la Jeunesse du SEV, cette excursion fut un succès pour créer de nouvelles amitiés ou en rafraîchir d'anciennes. La Jeunesse remercie toutes et tous les participant-e-s et se réjouit d'ores et déjà de la prochaine activité du 24 mars à Fribourg. Un événement ouvert à toutes et tous. Plus d'informations sur sev-young.ch

Crowdfunding pour un reportage sur les conditions de travail en lien avec le trafic marchandises

Qu'y a-t-il derrière ces salaires de misère?

Sur les aires de repos le long de l'autoroute, on peut les voir en soirée ou le week-end, en train de tuer le temps, assis dans leur cabine: ce sont les chauffeurs poids lourd qui parcourent l'Europe de long en large pour le trafic grandes lignes de nos marchandises. De plus en plus fréquemment, ces chauffeurs viennent de l'Europe de l'Est. Pendant des mois, ils sont en route, loin de leur famille. Ils se contentent de quelques centaines d'euros comme salaire, c'est pourquoi le transport par la route est souvent moins cher que par rail.

L'Initiative des Alpes soulève les questions suivantes: comment vivent ces chauffeurs? Quelles sont leurs con-



ditions de travail? La journaliste Susan Boos, accompagnée du photographe et ci-

néaste Fabian Biasio, s'apprêtent à parcourir les aires de repos pour réaliser un reportage

multimédia. Cependant, ils ont besoin de votre soutien pour mener à bien leur projet. Enga-

gez-vous en faveur de ce crowdfunding afin que le reportage puisse paraître en automne. L'Initiative des Alpes, Susan Boos et Fabian Biasio ont besoin de vous.

Les conditions de travail dans les transports routiers sont un thème important pour le SEV aussi et notre syndicat ne peut pas fermer les yeux sur les misérables conditions de travail de ces chauffeurs. Le but du reportage est de mettre en lumière la dureté de cette vie qui s'écoule en marge des autoroutes suisses. **C-SEV**

Participe maintenant sur www.wemakeit.ch

FAIRLOG

Powered by SEV, syndicom and Unia

L'association FAIRLOG, une alliance des syndicats SEV, Syndicom et Unia dans les domaines des transports et de la logistique, recherche de suite ou pour une date à convenir un/e

coordinateur/trice en politique et campagnes 50-60%

Lieu de travail Berne

Dans cette fonction variée, vous vous occuperez des affaires politiques fédérales ayant trait aux employés des domaines de la logistique et des transports. Vous suivrez la politique des transports nationale et internationale et vous préparerez les contenus des campagnes à thèmes ainsi que le travail de lobbying. Vous informerez les organes internes de l'avancée des travaux. Vous entretenez des contacts avec les partis, les autorités, les syndicats. Vous rédigerez des prises de position dans le cadre des mises en consultation. Vous mènerez vos propres petites campagnes, coordonnerez le lobbying, participerez au travail médias et administrerez le site internet.

Pour être à même d'assurer cette fonction, une expérience politique et syndicale ainsi que des connaissances des branches des transports et de la logistique sont requises.

Vous savez imposer votre point de vue, êtes en mesure de travailler de manière autonome, faites preuve d'initiatives et de flexibilité, avez la capacité de travailler en team. Vous êtes prêt/e à vous engager pleinement pour développer des projets. Nous demandons également une profonde identification avec les objectifs syndicaux. Vous êtes de langue maternelle allemande avec de bonnes connaissances du français.

Une tâche empreinte de responsabilités et d'indépendance vous attend dans un environnement très diversifié qui offre une grande liberté de mouvement.

Nous proposons un horaire de travail flexible et de bonnes prestations salariales et sociales. Pour de plus amples renseignements, vous pouvez contacter Daniela Lehmann (SEV) 079 771 51 44 et Roman Künzler 079 403 22 30.

Ce poste vous intéresse ? Nous nous réjouissons de recevoir jusqu'au 25.2.2018 votre dossier de postulation complet, de préférence par e-mail à: bewerbung.be@unia.ch.

MOB

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER
MONTREUX OBERLAND BERNOIS

Le MOB (Chemin de fer Montreux-Oberland Bernois et ses entreprises associées) offre une large gamme de services et de prestations touristiques. Afin de renforcer son effectif, le Chemin de fer Montreux-Oberland Bernois met au concours un poste d'

Aspirant/e mécanicien/ne de locomotive

Une formation complète et rémunérée est proposée sur nos lignes, en vue de l'obtention d'un permis ferroviaire. Durée de la formation : environ 9 mois.

Vos tâches :

- Conduite des trains sur la ligne Montreux-Zweisimmen, Vevey-Les Pléiades ou Montreux-Les Rochers-de-Naye, suivant le type de permis réussi et les besoins du MOB.
- Conduite de trains de travaux pour notre domaine infrastructure.
- Conduite et service clientèle sur une autre ligne du groupe (remplacements).
- Conduite et service clientèle sur une autre ligne du groupe (remplacements).
- Travaux de maintenance du matériel roulant.

Votre profil :

- Age entre 25 et 40 ans, bonne santé physique.
- CFC ou maturité, idéalement dans le domaine électromécanique, et expérience professionnelle de quelques années.
- La possession du permis ferroviaire (cat. B) est un atout.
- Connaissance de l'allemand (niveau A1).
- Vous considérez les horaires irréguliers comme une chance pour l'organisation flexible de vos loisirs.
- Vous assurez un excellent service à la clientèle et vous contribuez à notre image de marque auprès de celle-ci.

Pour tout renseignement complémentaire, adressez-vous à M. Pierre-François Bitz, responsable des mécaniciens : tél. 021 989 81 48.

Vous vous reconnaissez dans ce profil et souhaitez rejoindre notre entreprise ? N'hésitez pas à adresser votre dossier de candidature complet (CV, copies de diplômes, certificats et photo récente) à **MOB, Administration, case postale 1426, 1820 Montreux 1, ou par mail : postulations@mob.ch**



Des émotions sur toute la ligne!

MOB / COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER MONTREUX OBERLAND BERNOIS SA
Rue de la Gare 22 - 1820 Montreux - www.mob.ch

Conférence des sections

La CCT CFF, dossier central!

La direction syndicale SEV a expliqué les points forts, dont la CCT CFF, de cette année et la communication SEV constituait l'autre thème important.

La Conférence des sections à Lausanne de ce mardi 20 février a été bien suivie par les militant-e-s. «Ces journées sont l'occasion pour vous militant-e-s de rencontrer la direction du SEV et pour elle de vous voir», a relevé Christian Fankhauser, secrétaire syndical.

La CCT CFF concerne tout le monde

Le premier point fort de l'année est bien sûr le renouvellement de la CCT CFF / CFF Cargo dont les négociations ont déjà débuté. «La CCT CFF est notre CCT la plus importante» a déclaré Barbara Spalinger, vice-présidente SEV qui négocie la CCT CFF. Ceci non seulement parce qu'un très grand nombre de membres SEV travaillent aux CFF mais aussi

parce que cette CCT est un modèle pour toutes les autres. «La plupart des CCT du domaine des transports publics se basent sur celle des CFF», a confirmé Giorgio Tuti, président SEV.

Le climat des négociations est rude, la mobilisation est nécessaire. Et René Zürcher, secrétaire syndical en charge des dossiers CFF a rappelé la journée d'action du 28 février où le SEV ira sur le terrain. Dans la salle, on s'est interrogé sur la difficulté de syndiquer, notamment les jeunes. «On doit les responsabiliser à la nécessité de se mettre ensemble», a répondu Giorgio Tuti.

Quant à Vincent Leggiero, président de la section VPT-tpg, il a évoqué l'importance d'écouter le personnel, membre ou pas, et de travailler sur mandat. L'importance de l'unité n'a échappé à personne. Le président de la VPT, Gilbert D'Alessandro a rappelé que sa sous-fédération était solidaire des collègues CFF.

Le virage numérique

Le deuxième thème important



Le dernier film du SEV a été montré à la conférence des sections.

de la conférence des sections était la communication du SEV, ou plus précisément la communication numérique. Et pour illustrer son propos, Yves Sancey a diffusé un petit film réalisé aux tpg «pour montrer la réalité du terrain». Un film déjà vu 2000 fois sur notre page FB.

Le principal responsable de la communication en Romandie a présenté les fondements de la stratégie de communication numérique en cours d'élaboration. Cela ne signifie pas la suppression des moyens traditionnels de communication. Il

s'agit plutôt de les compléter afin d'augmenter la visibilité du SEV.» En particulier dans le domaine du recrutement des membres, les canaux numériques tels que les newsletters ou les réseaux sociaux offrent un énorme potentiel au vu de leur grande portée. «Parmi les 30-45 ans, facebook est très apprécié», a-t-il relevé. «C'est pourquoi nous voulons tout d'abord nous concentrer sur cet outil.» Toutefois, le site internet du SEV représentera toujours la base de la communication numérique du SEV et son renouvellement est prévu.

Le journal contact.sev a été remodelé. La phase durant laquelle les membres SEV intéressés ont pu tester un prototype du nouveau journal est terminée. Le nouveau journal remplacera l'ancien probablement dès septembre 2018. Le rythme de parution reste inchangé.

Par ici Jeunesse!

Jordi D'Alessandro a vanté les activités de la Jeunesse «car elle est l'avenir du SEV». Il appelle donc toutes les sous-fédérations et les sections à diriger les jeunes vers la Commission des Jeunesse, notamment par le biais du site sev-young.ch.

René Schnegg a quant à lui présenté les buts et les activités des festivités du centenaire du SEV en 2019. «Nous voulons fêter ensemble, aller à la rencontre du personnel, des membres et non-membres.» L'après-midi a été consacré à l'accueil de deux conférenciers. Nous y reviendrons.

Vivian Bologna

■ Retraité-e-s TL, Métro et ville de Lausanne

Nouveau président!



Jeanguéuin Daniel remplace Bergmann Roland à la présidence.

La 86ème assemblée générale s'est déroulée le 16 janvier 2018 au restaurant La Treille à Prilly. 85 personnes étaient présentes.

Présidence: Jeanguéuin Daniel remplace Bergmann Roland président démissionnaire. Marc Gay-Crosier Marc représente les retraités au co-

mité de la section SEV. Sorties pour l'année 2018: la sortie poisson du 26 juin à Auvernier, la sortie d'été le 21 août à Bâle-Rheinfelden et la sortie chasse le 16 octobre à Broc et La Villette

Le secrétaire Yvan Rosset

Journées de branches 2018

■ **Bus, 27 février 10h** au Kongresshotel d'Olten, café dès 9h30. Thème: sondaggio santé et Via sicura



■ **Rail, 8 mars, 10h** au Kongresshotel d'Olten, café dès 9h30. Thème: la numérisation aux CFF.

Inscriptions sur www.vpt-online.ch ou par votre président de section.

■ **VPT Retraités, 15 mars, 10h** au Kongresshotel d'Olten, café dès 9h30: **thèmes:** révision en cours de la Loi sur les prestations complémentaires; prestations des ETC aux retraité-e-s

Les inscriptions (obligatoires) doivent être envoyées à Marc-Henri Brélaz, chemin de la Caroline 31, 1213 Petit Lancy, marc.brelaz@vpt-online.ch, 022 792 62 19, 079 398 54 13 ou

à Vincent Brodard, SEV, Case postale, 3000 Berne 6, 031 357 57 57, 079 633 26 54, vincent.brodard@sev-online.ch.

Gagnant du concours pour les recruteurs

Le recruteur le plus heureux de l'année

«Les membres recrutent les membres», c'est le principe de recrutement du SEV. En guise de remerciement aux recruteuses et recruteurs, le SEV offre un week-end à l'hôtel Giessbach à Brienz. Il a procédé à un tirage au sort et c'est Erol Idirizi qui a gagné. Voici son portrait.

«C'est la première fois que je gagne quelque chose», déclare Erol Idirizi, 40 ans, tout content de recevoir sur le site des CFF «Westlink» à Zurich son bon-cadeau bien mérité. L'assistant de projet des CFF est lui-même membre SEV depuis pas très longtemps. Il a adhéré en mars 2016, après 10 bonnes années de travail qui m'a convaincu d'adhérer au SEV», nous explique-

til. Et c'est ainsi qu'il est devenu lui-même recruteur et qu'il a abordé d'autres collègues pour leur expliquer les avantages d'un sociétariat au SEV.

La recette du succès? «Selon lui, tout simplement dialoguer personnellement avec les collègues», déclare-t-il en riant. «C'est plus facile s'il y a un thème concret que l'on peut aborder avec la personne, quelque chose qui les concerne directement». Par exemple la CCT CFF. Durant son court sociétariat au SEV, Erol a déjà participé à des assemblées de sa section AS Ost. Mais mis à part cela, il reste un peu en retrait pour ce qui est des activités syndicales, et préfère consacrer son temps et son énergie au recrutement des membres.

Erol aime les rapports humains et cela a certainement contribué à son succès en tant que recruteur. Père de cinq enfants entre 2 ans et 16 ans, dont des

jumeaux, il sait comment répondre aux besoins de son entourage. Et même si le prix gagné ne prévoit pas de garderie pour les enfants, Erol se réjouit déjà de son cadeau: «L'hôtel a l'air super joli et j'accepte volontiers mon prix. Merci beaucoup!»

Karin Taglang

ACTION

Nous disons MERCI

Merci à Erol et à tous les autres recruteurs et recruteuses pour leur engagement. Tous les recruteurs et toutes les recruteuses qui ont convaincu au moins deux personnes d'adhérer en l'espace d'une année ont droit à une prime spéciale. Infos sur cette action: <http://sev-online.ch/fr/services/recrutement/>



Erol Idirizi se réjouit de son séjour à l'hôtel Giessbach à Brienz.



No 926
Appareil à badges
pour badges en Ø 25/50 mm

À louer : CHF 30.00
Matériel pour badge :
CHF 0.12/ex.



No 833
Badge épingle personnalisé
Ø 25/50 mm

Prix : CHF 0.20/ex.



No 834
Caches pour webcam/portable
lot de 2

Prix : CHF 5.00



No 835
Jeu Yahtzee SEV
dés avec pictogrammes SEV

Prix : CHF 15.00



Nouveaux produits au shop SEV
sont aussi disponible en ligne : sev-online.ch

SEV
Gewerkschaft
des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel
des transports
Sindacato del personale
dei trasporti

Pensionné-e-s

Mercredi 14 mars ■ **PV Jura**
14h30
Café du Jura
Bassecourt

Assemblée des membres

Ordre du jour statutaire, L'assemblée sera suivie d'une collation. Le comité vous attend nombreux à cette assemblée. **Le comité**

Mardi 6 mars ■ **PV Neuchâtel**
Hôtel des Communes
2206 Les Geneveys-sur-Coffrane
dès 11h15

Assemblée des membres

Apéro dès 11h15; repas à 12h (salade mêlée, rôti de veau, gratin dauphinois, légumes, dessert maison) au prix de 26.-. café offert. 14h30: assemblée. Ordre du jour statutaire. Pour le repas, inscriptions jusqu'au vendredi 2 mars au tél. 032 725 01 24 ou grandchamp.f@bluewin.ch

Jeudi 8 mars ■ **PV Valais**
10h30
Salle communale
Martigny

Assemblée générale

Le repas pris en commun vous est proposé au prix de 30 fr. (apéritif, menu, boissons et café). Brigue dép. 9h03, Sion 9h45, arr. Martigny 10h08. Monthey dép. 9h48, St-Maurice dép. 10h03, Martigny arr. 10h16. Notre orateur sera M. Yann Tornare, Directeur de Pro Senectute Valais. Le comité espère une forte affluence. Inscriptions via le formulaire d'inscription ou par téléphone au 079 223 00 63 ou par e-mail à romona@bluewin.ch **Jean-Maurice Monay**

Jeudi 15 mars ■ **PV Biel/Bienne**
14h
Restaurant
Bahnhof Brügg

Assemblée des membres

Ordre du jour selon les statuts. Comme toujours, le Choeur d'hommes des cheminots pensionnés exécutera quelques chants et on vous dévoilera l'état des finances de la section après les festivités du jubilé de l'an dernier. Ensuite notre président, Ruedi Flückiger, nous renseignera sur le voyage de la section du jeudi 16 août 2018 qui nous conduira à Champéry. Il restera ensuite encore assez de temps pour la discussion et les échanges de souvenirs. Nous nous réjouissons de pouvoir vous accueillir nombreux. **Le comité**

Mardi 20 mars ■ **PV Fribourg**
14h30
NH Fribourg
Hôtel
Grands-Places 14

Assemblée de printemps

Ordre du jour statutaire, avec, notamment, une élection complémentaire au comité. Vivian Bologna, parlera de l'avenir de la communication au SEV. Comme de coutume, les épouses et compagnes de nos membres sont les bienvenues. **Le secrétaire**

Mercredi 28 mars ■ **PV Vaud**
Salle du Cazard,
Pl. du Marché 15,
Lausanne
(5' de l'arrêt du
M2, Riponne-Bé-
jart)
14h

Assemblée des membres

Chères et chers collègues, nous vous invitons à participer nombreux à notre assemblée générale 2018. Après l'hommage aux disparus, nous passerons à l'ordre du jour statutaire avec, en particulier, le bouclage des comptes 2017, le rapport du président, et la désignation des délégués à l'AD PV. Après une courte pause, nous aurons le plaisir d'accueillir, Monsieur Gratier, lequel nous présentera l'institution Pro Senectute, son organisation, ses missions et son utilité pour nous les pensionnés. Venez nombreux. **Le comité**

Décès

Besson Henri, chef de train ppl, Sottens; décédé dans sa 86e année. PV Vaud.

Bing Gilbert, agent roulement, Fribourg; décédé dans sa 75e année. VPT tpf urbain.

Buchilly Werner, cond tracteur s/r, Noville; décédé dans sa 85e année. PV Vaud.

Bula Pierrette, veuve de Max, Lausanne; décédée dans sa 83e année. PV Vaud.

Chesaux Christian, enclencheur, Leysin; décédé dans sa 72e année. PV Genève.

Farine Marie-Thérèse, veuve d'André, Porrentruy; décédée dans sa 86e année. PV Jura.

Imseng Therese, veuve de Walter, Wiler; décédée dans sa 93e année. PV Valais.

Iseli Heinz, chef d'équipe, Bienne; décédé dans sa 77e année. PV Biel-Bienne.

Klemenz Irène, veuve de Heinz, Martigny;

décédée dans sa 88e année. PV Vaud.

Marolf Elsa, veuve de Kurt, Brügg; décédée dans sa 86e année. PV Biel-Bienne.

Monnier Colette, veuve d'Eric, Brigue; décédée dans sa 86e année. PV Valais.

Pittet Andrée, veuve de Gustave, Yverdon-les-Bains; décédée dans sa 81e année. PV Vaud.

Rochat Antonietta, veuve d'Olivier, Les Rasses; décédée dans sa 88e année. PV Vaud.

Roggli Hansruedi, mécanicien de manoeuvre, Nidau; décédé dans sa 89e année. PV Biel-Bienne.

Sauer Flora, veuve de Georges, Lausanne; décédée dans sa 101e année. VPT Léman.

Schlaefli Hedwige, veuve de Walter, Montroux; décédée dans sa 89e année. PV Vaud.

Sections

Jeudi 8 mars ■ **ZPV Jura**
17h
Restaurant de la
Tour Rouge
Delémont

Assemblée des membres

Venez nombreux et nombreuses à l'Assemblée générale des membres de la section ZPV Jura.

Samedi 10 mars ■ **BAU Arc jurassien**
15h
Brasserie La Rotonde
Rue de la Gare 11
Bienne

Assemblée des membres

Cher membre, Nous avons le plaisir de t'inviter à notre assemblée générale. Une assiette chaude suivra l'assemblée pour te remercier de ta présence. Merci de t'annoncer d'ici le 2 mars 2018 auprès du secrétaire : daniel.hauri66@bluewin.ch ou au 079 429 21 62. Au plaisir de te rencontrer à cette assemblée, nous te présentons cher membre, nos salutations les meilleures **Le comité**

Mercredi 14 mars ■ **VPT TN**
20h15
Restaurant du
Cercle National
Neuchâtel

Assemblée de printemps

Chères, chers membres actifs et retraités, vous êtes tous convoqués à notre Assemblée générale de printemps. L'ordre du jour et affiché dans les divers locaux transN et à été envoyé à nos fidèles retraités.

Mercredi 14 mars ■ **VPT MOB**
19h45
Château d'Oex
Buffet de la Gare

Assemblée de printemps

Bonjour à tous, Nous vous rappelons que le 14 mars à 19:45 a lieu l'assemblée générale de printemps au buffet de la gare à Château-d'Oex. Nous vous demandons de venir nombreux ! Au plaisir de vous voir et d'échanger avec vous.

Vendredi 23 mars ■ **TS Romandie**
18h
Restaurant Le Tempo, Quai de la Thièle 3
Yverdon-les-Bains

Assemblée générale

Tous nos membres sont cordialement invités à notre assemblée générale. Notre président central, Claude Meier ainsi que René Zürcher, secrétaire syndical SEV seront présents. L'assiette et le verre de l'amitié vous seront servis au terme de l'assemblée. L'ordre du jour sera affiché dans les locaux et sur le site internet de notre sous-fédération (www.sev-ts.ch --> Romandie). Prière de s'inscrire auprès de notre secrétaire Valérie jusqu'au 16 mars. Tél. 079 332 49 70 (dès 17h) ou e-mail val.chuard@gmail.com **Votre comité**

Samedi 7 avril ■ **TS Mittelland**
9h30
Hôtel Bern
Zeughausgasse 9
Berne

assemblée de printemps

Aroldo Cambi, membre SEV du Conseil de fondation de la Caisse de pension CFF en donnera des informations. Pour les actualités syndicales ce sont les secrétaires syndical SEV Jürg Humi et le président de l'Union syndicale bernoise Corrado Pardini qui prendront la parole. Au terme de l'assemblée, un repas convivial. Ce sera la dernière assemblée du président Beat Jurt sein, parti à la retraite le 1.9.2017. Inscriptions auprès de Beat Jurt b.jurt@bluewin.ch ou 0797386686 jusqu'au 2 avril 2018. Les retraité-e-s sont aussi bienvenues.

IMPRESSUM

contact.sev est le journal du Syndicat du personnel des transports et paraît toutes les deux semaines. **ISSN** 1662-8462. **Tirage**: 10 404 ex. (total 42 010 ex.), certifié REMP au 24.10.2016. **Editeur**: SEV, www.sev-online.ch. **Rédaction**: Vivian Bologna (rédacteur en chef), Peter Anliker, Pascal Fiscalini, Markus Fischer, Françoise Gehring, Jörg Matter, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, 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**: info@sev-online.ch, téléphone 031 357 57 57, fax 031 357 57 58 Abo pour non-membres: CHF 40.-

annonces: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrütli 44, 8712 Stäfa; téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00; kontakt@fachmedien.ch, www.fachmedien.ch. **Pré-presse**: 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 15 mars 2018. Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au jeudi 8 mars à 10h. Celui des annonces au mardi 6 à 10h

Angle droit

Qui contrôle le contrôleur?

Il est nécessaire de procéder à des contrôles sporadiques dans les transports publics, mais il s'agit d'une tâche exigeante pour le personnel de contrôle. L'entreprise doit donc donner des directives claires et prévoir des formations adéquates.

Dans la petite entreprise X SA, le personnel roulant ne rechigne pas à réaliser des contrôles sporadiques car une indemnité est octroyée pour cette tâche. Gus aussi s'est déclaré prêt à effectuer ce travail et il est appelé à le faire de temps en temps. Mais voilà maintenant qu'il reçoit de l'entreprise une lettre de réprimande car un passager s'est plaint de son comportement lors d'un contrôle. Gus l'aurait insulté et empêché de descendre à son arrêt. Selon le client, ce-

ci est inacceptable car il avait juste oublié son abonnement. Il a averti qu'il ne se laisserait pas faire et n'accepte pas qu'on l'ait traité comme un fraudeur. Gus est libéré du service de contrôle de suite.

Il fait appel au SEV

Notre collègue est scandalisé et il contacte le SEV. Lors d'une première discussion, il explique sa version des faits qui diverge passablement de celle du client. Et il précise que surtout, le «resquilleur» a oublié de mentionner dans sa plainte que son propre langage avait été assez peu châtié, ce qui avait donné à Gus le sentiment d'être menacé.

Le SEV demande une entrevue avec le chef d'exploitation car une réprimande écrite sans donner la chance à Gus de s'expliquer va à l'encontre du droit d'être entendu. Ceci est admis par X SA et une discussion a lieu, lors

de laquelle il est déclaré que ce n'est pas la première fois qu'une plainte est adressée à l'entreprise à cause du comportement de Gus dans le cadre des contrôles sporadiques. Gus n'était pas au courant de cela. Pas étonnant... le chef d'exploitation n'a pas retrouvé les plaintes en question, ni les notices téléphoniques.

Manque de formation

Après quelques turbulences dans le bureau du chef d'exploitation, les nuages se dissipent toutefois. Il s'avère que l'entreprise n'a pas déterminé de procédure interne fixant les mesures à prendre en cas de plaintes de ce genre. Il s'avère en outre que la «formation» prévue pour les contrôleurs sporadiques consiste à effectuer un seul tour avec un collègue, ce qui n'est naturellement pas suffisant. Il manque également - le SEV

l'exige pourtant depuis des années - des directives à suivre en cas d'agression envers les contrôleurs. Ceci ne doit pas être sous-estimé car dans le cadre d'une autre plainte contre lui, Gus avait poursuivi un resquilleur en fuite afin de l'attraper, ce qui aurait facilement pu aboutir à une confrontation physique.

Suspension adoucie

Gus était donc totalement livré à lui-même pour l'interprétation de sa tâche, on le constate aisément. Même si cela tient du bon sens de ne pas maltraiter un resquilleur, il n'avait aucune indication de la part de son employeur sur ce qu'il devait faire ou non lors des contrôles sporadiques. En clair: si, dans l'exercice de ses fonctions, il outrepassait les limites de la bienséance, l'entreprise a sa part de responsabilité puisqu'elle a omis de lui indiquer correc-

tement comment effectuer sa tâche. Le SEV intervient en précisant que ceci n'est pas très glorieux pour l'entreprise X SA, et les effets se font tout de suite sentir: la réprimande écrite atterrit dans la poubelle, Gus voit sa suspension pour les contrôles sporadiques réduite à six mois, et l'entreprise promet de faire durant cette période une formation d'une journée pour les contrôleurs sporadiques.

Ce cours a eu lieu et Gus y a participé malgré quelques réticences, et entre-temps il peut à nouveau faire des contrôles sporadiques. Jusqu'à présent il n'y a plus eu de plainte.

Prochainement, le SEV se permettra de demander où en sont maintenant les choses chez X SA en ce qui concerne la définition d'une procédure interne en cas d'agression.

Service juridique du SEV

■ Sous-fédération RPV

Modifications de profils professionnels!

La commission centrale (Co-Centr.) s'est réunie en janvier pour sa séance ordinaire.

Dès le 1er janvier 2018 la planification des locs sera introduite de manière définitive dans CAROS.

Dans le cadre du programme Railfit 20/30, l'envoi des fiches de paie se fait depuis janvier 2018 par courrier B uniquement. Ainsi, il se peut que les fiches de paie arrivent après le 25 du mois.

Les interlocuteurs des RH CFF pour les associations de personnel ont été redéfinis.

La CoCentr a décidé de verser 100 fr. à l'Oeuvre suisse d'entraide ouvrière.

L'évaluation de l'enquête sur la migration a fait l'objet d'une discussion concernant la journée de migration en semaine. La commission de migration a

décidé de continuer comme jusqu'à présent et de préparer l'édition 2018 selon la formule actuelle.

Modification de profils professionnels chez Cargo

De nouveaux profils professionnels sont prévus à CFF Cargo. La CoPe est intégrée.

La sécurité chez Cargo sera le thème principal en 2018. L'année 2017 donne à réfléchir sur les mesures de sécurité. La sécurité sera le thème principal dans les journées de formation continue en 2018.

Le dépôt de Buchs (SG) sera repris dès le JUP3. 23 mécaniciens pour 19,5 postes à temps complet vont être stationnés dès le JUP3 à Buchs SG.

Le problème principal des radios LISA a été solutionné grâce à un changement tech-

nique. Le déploiement reprendra chez Cargo dès le 01.02.18. En cas de dérangement de l'appareil, le bip est maintenant tout de suite interrompu.

Canal d'information concernant la situation des CCT: contact SEV, présence dans la surface, Info SEV, site internet et Facebook.

Dès le 1er avril 2018, le président central reprendra le mandat de représentant des employés au conseil de fondation CP CFF. Le membre qui est actuellement au conseil de fondation, Andreas Menet, a démissionné pour fin mars 2018.

Lors de la séance CoCentr, la caisse a été examinée par la Commission de gestion. La comptabilité a été contrôlée et aucun point négatif n'a été relevé.

*Service de presse RPV,
Fabio Winiger*

■ Movendo

Numérisation ? Formation continue !

Le Jeudi 28 juin, sous la houlette de Movendo et de l'USS est organisée une journée de formation continue sur le thème de la numérisation. C'est à Fribourg que se déroulera cette journée (de 9h à 16h30 au NH Hôtel). Pour s'inscrire www.movendo.ch

La numérisation du monde du travail avance à grands pas et nécessite de la formation continue. C'est la clé pour assurer le progrès social et un marché du travail socialement responsable.

Cette journée se veut une boussole pour naviguer dans les dédales du système de formation continue, refléter les positions syndicales et formuler des revendications pour une politique de formation orientée vers le futur.

Interviendront :

Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports SEV

Paul Rechsteiner, président Union syndicale Suisse (USS) et conseiller aux Etats (SG)

Vania Alleva, présidente Unia
Irena Sgier, directrice adjointe Fédération suisse pour la formation continue (FSEA)

Laura Perret Ducommun, secrétaire centrale USS, dossier politique de la formation

Giorgio Pardini, responsable du secteur ICT et membre du comité directeur syndicom

Joëlle Racine, responsable de la politique de formation Unia

Christoph Schlatter, secrétaire central secteur social SSP et rédacteur «VPOD-Magazin»

Mises au concours de lignes de bus

« Pas de zombie au volant »

Le SEV et syndicom ont réussi à freiner le dumping qui se dessinait dans les transports publics jurassiens. Ils ont mené campagne durant 6 mois pour rendre obligatoire la signature d'une CCT lors d'un appel d'offres de lignes.

Quel soulagement ce mercredi 31 janvier! La motion du groupe Verts- CS-PoP «Mises au concours des lignes de bus: des garanties pour les salarié-e-s et les usagers» a été adoptée à une courte majorité. L'appel d'offres des lignes du réseau de bus jurassien devra donc inclure l'obligation de négocier une CCT s'appuyant sur les usages de la branche dans la région, suivant ainsi les pionniers tessinois. Secrétaire syndical SEV, Jean-Pierre Etique revient sur cette lutte exemplaire qui concerne tous les cantons.

■ **Jean-Pierre, le SEV a obtenu un joli succès pour les mises au concours de lignes jurassiennes. La thématique n'était pourtant pas très sexy a priori...**

Non et ce fut l'une des difficultés de cette campagne. Il a fallu mobiliser nos membres dans l'Arc jurassien autour d'un combat – les mises au concours de lignes de bus – actuellement exploitées à 80% par CarPostal et à 20% par les Chemins de fer du Jura. Nous avons dû faire passer le message que la loi jurassienne ne protégeait pas assez les conditions de travail. Elle prévoit que les entreprises qui soumissionnent respectent les usages de la branche dans la région. C'est trop vague. C'est pourquoi nous avons demandé et obtenu que les soumissionnaires négocient et signent une CCT s'appuyant sur les usages régionaux de la branche.

■ **La campagne a duré six mois. Quels en étaient les principaux axes ?**

Il a fallu définir clairement les revendications. On aurait pu demander de renoncer à l'appel d'offres, mais comme le canton du Jura l'avait annoncé à l'OFT, la probabilité qu'il y renonce était trop faible. Nous avons alors opté pour l'influencer sur le plan politique.



Jean-Pierre Etique (à g.)

Nous avons donc lancé une pétition fin septembre et travaillé avec le député Pierluigi Fedele qui a déposé une motion reprenant les revendications de notre pétition. Le député Vincent Hennin, employé CJ et membre SEV, a déposé une interpellation au parlement. Ces interventions ont permis de donner corps et visibilité à une thématique aussi abstraite que les mises au concours et obligé le gouvernement à se positionner.

Avec du recul, je peux dire que nous avons fait tout juste. Notre pétition a recolté 4000 signatures et nous le devons à nos membres SEV et à ceux de syndicom qui sont allés sur le terrain pour expliquer les enjeux aux usagers et à la population.

■ **Il y a eu la pétition, les interventions parlementaires, mais aussi une visibilité, une détermination affichée par les «gars» du terrain.**

Quel rôle a-t-elle joué ?

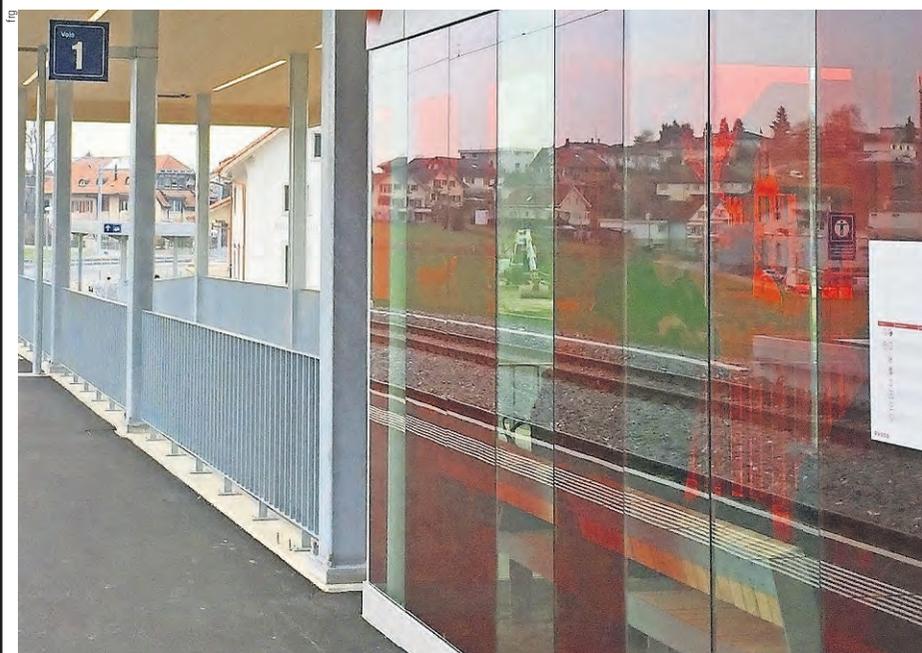
Il faut bien s'imaginer que les députés ont été accueillis au parlement par une haie d'honneur d'employés CarPostal et CJ qui ont ensuite assisté aux débats. Leurs conditions de travail et leurs emplois étaient en jeu. Les députés ont pu mettre des visages sur une décision parlementaire. Avant cela, des chauffeurs et des employés ont écrit des lettres de lecteurs parues la veille du vote. Au sein de nos membres, je tiens à remercier tous ceux qui ont donné de leur temps pour cette lutte, en particulier le président de la section VPT-Jura, Aurélien Mouche, et Olivier Luder, ainsi que le président de la ZPV Jura, Vincent Biétry. Il faut aussi relever le travail politique de Vincent Hennin au sein de sa formation et celui de Loïc Dobler (PS) et Pierluigi Fedele (CS-PoP) qui est allé chercher des voix, dans les rangs UDC y compris! Il ne faut pas non plus oublier le travail de notre service de communication dans ce dossier.

■ **On parle ici d'une victoire à l'échelon jurassien. En fin de compte, n'est-ce pas une goutte d'eau dans l'océan du libéralisme ?**

Ce sont les petits ruisseaux qui font les grandes rivières! Nous avons thématiqué un dossier à l'échelon jurassien, mais aussi à l'échelle romande. Les mises au concours de lignes sont un danger pour les emplois et leur qualité. Le SEV s'y oppose sur la plan fédéral mais aussi dans les cantons et par des moyens adaptés à chaque situation. Dans le Jura ce fut par le biais politique. A Fribourg, il n'y aura pas de mises au concours pendant 10 ans après des négociations entre les tpf et le SEV. Dans le Jura, quelque 150 places de travail dans les transports publics étaient concernées. Si une multinationale des transports comme RATP, Keolis ou Marfina avaient soumissionné sans CCT, nous aurions assisté à une sous-enchère des conditions salariales et sur le temps de travail, les caisses de pension, les indemnités de travail du soir, de nuit ou du week-end. La sécurité en aurait pâti car personne ne veut un zombie au volant!

Vivian Bologna

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 **stylo Caran d'Ache**.

Solution du concours paru dans **contact.sev** n° 1:

La photo montrait le panneau de la gare CFF «Zug Schutzengel».. Photo plus grande à voir sur : www.sev-online.ch.

Le sort a désigné **Rosmarie Werner, Kloten. Membre PV ZH**.

Elle gagne un canif «Outrider», look SEV.

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 à: mystere@sev-online.ch

Sur Internet Rendez-vous sur notre site 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 7 mars.