

Grève générale 1918

L'histoire d'Ernst Jakob, le mécano rouge et un des fondateurs du SEV

Pages 6-8



Assemblée des délégué-e-s USS

«Renforcer le service public», clamait le point fort de l'AD de l'Union syndicale suisse (USS) dans un vibrant appel.

Page 5



ZPV Fribourg

Passage de témoin entre Jordi D'Alessandro et Daniel Mollard.

Page 4

A la rencontre des collègues

Ma CCT CFF vaut de l'or!

Les militant-e-s du SEV et les secrétaires syndicaux ont quadrillé le pays en ce début de semaine pour offrir des chocolats aux collègues des CFF et de CFF Cargo. Une action placée sous le slogan «Ma CCT vaut de l'or». Et le 18 juin, des rassemblements de protestation sont prévus à Lausanne, Genève, Berne, Olten, Zurich et Bellinzone.

Les négociations sont toujours aussi difficiles et le personnel des CFF dit tout le mal qu'il pense des revendications de sa direction. Le vice-président du SEV Manuel Avallone évoque les pourparlers. La mobilisation se poursuit. **Notez le 18 juin dans vos agendas!**

Pages 2 et 3



Gare de Lausanne: le secrétaire syndical René Zürcher offre un flyer et une pièce d'or à un employé CFF, accompagné par son collègue du SEV Christian Fankhauser.

Assemblées des délégué-e-s

La CCT CFF était au cœur des discussions des assemblées des délégué-e-s, mais pas seulement. La réorganisation de Cargo a animé celles de TS et de la RPV. Quant aux assemblées des Travaux et de la VPT, elles ont interrogé leur avenir. La ZPV a thématiqué de son côté le double accompagnement systématique que les CFF veulent supprimer. Enfin, la LPV est revenue sur les problèmes de Sopre et accepté de modifier son logo.

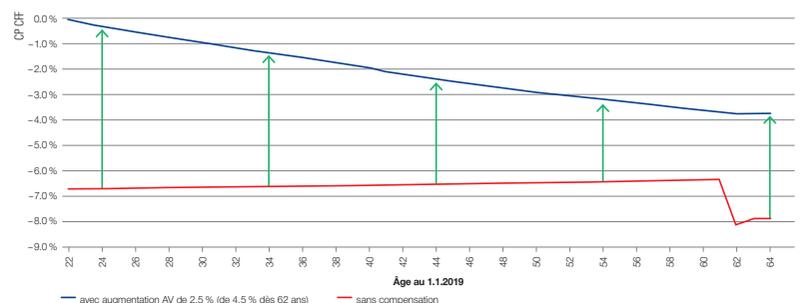
Pages 9 à 14

Baisse du taux de conversion à la Caisse de pensions CFF

Les CFF ont perdu toute crédibilité

■ En février, le Conseil de fondation paritaire de la Caisse de pension n'avait accepté une baisse de 7% des futures rentes qu'en raison d'un accord d'atténuation entre partenaires sociaux. Et voilà que le Conseil d'administration des CFF ne veut appliquer que 2 des 3 mesures d'atténuation, la 3e dépendant du bon résultat des négociations CCT. Une attaque en règle contre le principe de la bonne foi.

Edito en page 3, article en 16



La courbe bleue montre la baisse des rentes avec les 3 mesures d'atténuation négociées.

EN VITESSE

Que se passe-t-il aux VMCV ?

Après la mobilisation « Brassards rouges » du 12 mars (photo) contre le sous-effectif et la rencontre avec une délégation le 28 mars qui a présenté les revendications du personnel des VMCV, les transports publics de la Riviera vaudoise, la direction avait pris un certain nombre d'engagements et répondu à des demandes comme la mise à disposition d'un local de pause à Vevey.



Dans l'intervalle, le directeur Daniel Monnet a pris prématurément sa retraite. Des annonces sont parues pour lui trouver un successeur. La direction des VMCV est assurée ad intérim depuis fin mai par Paul Blumenthal, président du Conseil d'Administration. Le personnel aimerait savoir rapidement ce qu'il en est des promesses faites, en particulier si les engagements de chauffeurs seront réalisés en nombre suffisant et dans un délai proche. Quand est-ce que prendra fin la suppression « volontaire » des jours de congé qui pallie au sous-effectif ? Une séance devrait avoir lieu courant juin. Espérons qu'elle permette de poser les bases d'un nouveau départ à même d'assurer une bonne gouvernance. (réd.)

AG VPT du Jura : Oui aux PC familles !

Le 10 juin, les Jurassiens devront se prononcer sur l'introduction de prestations complémentaires familiales, une avancée sociale majeure pour lutter contre la pauvreté. Après la présentation de cet objet par le député Vincent Hennin (PCSI à l'origine du projet), l'AG a soutenu à l'unanimité ce projet et invite la population à voter OUI aux PC Familiales et NON au contre-projet du Gouvernement. (réd.)

CCT CFF/ CFF Cargo 2019

« Il ne faut pas baisser la garde »

«Ma CCT vaut de l'or». Par ce slogan, les militants du SEV ont rappelé lors de présences terrain en début de semaine l'importance de la CCT CFF. Ceci alors qu'une légère éclaircie se fait jour dans le ciel des négociations CCT CFF. Le vice-président du SEV, Manuel Avallone fait le point.

La CCT CFF vaut de l'or et d'ailleurs le personnel des CFF l'a montré encore une fois lors des actions de terrain de ce début de semaine où près de 15 000 pièces d'or en chocolat ont été distribuées aux quatre coins du pays par le personnel du SEV et les militants des sections. Les personnes rencontrées ont fait part - encore une fois - de leur attachement à leurs conditions de travail et dit leur colère face à une direction qui veut péjorer la CCT et qui vient de faire machine ar-

rière sur la Caisse de pension. Alors que les prochaines négociations CCT CFF ont lieu début juin, le responsable de la communauté de négociations, le vice-président du SEV Manuel Avallone analyse la situation.

Manuel, les négociations ont débuté en janvier. Cinq mois plus tard, est-ce toujours l'impasse ?

Lors des dernières négociations des 17, 18 et 22 mai, il n'y a pas eu d'avancées significatives. Par contre, on perçoit quelques signes lointains d'ouverture. Il est donc hors de question de baisser la garde. Et ce d'autant plus que les propositions inacceptables des CFF n'ont pas disparu de leurs revendications.

Quel impact a la décision du Conseil d'administration de lier le dossier de la Caisse de pension au résultat des négociations CCT (voir éditto et focus) ?

C'est une attaque supplémentaire faite au personnel, alors



Sylvian Sahli (à droite) en pleine discussion devant les ateliers d'Yverdon-les-Bains où 350 chocolats et flyers ont été distribués.

257 signatures contre les deux-roues dans les couloirs de bus à Lausanne

Chacun sa voie !

Plus de 250 conducteurs et conductrices de bus ont signé la pétition lancée par la section tl du syndicat SEV. Elle appelle au refus d'un postulat mixant 2 roues et bus.

Le 22 mai, une petite délégation (voir photo) remettait au Conseil communal lausannois une pétition lancée par la section tl du syndicat SEV et signée par plus de 250 conductrices et conducteurs de bus. Cette pétition demande au conseilères et conseillers communaux de s'opposer au Postulat Donzé. Le soir même, le législatif lau-

sannois devait en effet se prononcer sur le postulat R40 du PDC Manuel Donzé qui permettrait aux deux-roues de circuler sur les voies réservées aux bus.

«Des journées de 8 heures à 12 heures au volant d'un bus dans le trafic de la ville de Lausanne exigent une concentration de tous les instants et une grande résistance au stress. Nous subissons déjà de nombreuses situations difficiles et stressantes dues aux comportements imprévisibles des utilisateurs de deux-roues (vélos, vélos électriques, scooters, etc.)», rappelle Carmelo Scuderì, président de la section SEV-tl. «Permettre l'accès à

tous types de deux-roues dans les voies de bus va encore aggraver nos conditions de travail. Et on ne voudrait pas être responsables de l'atteinte potentielle à l'intégrité physique d'autres utilisateurs des voies de bus», précise-t-il. Le syndicat soutient l'idée d'un réseau cyclable sûr et confortable, mais en voie propre. Les préoccupations du syndicat sont en grande partie partagées par la commission qui a examiné le postulat Donzé et qui l'a rejeté par 7 voix contre 2 pour et une abstention. Pour les cyclistes, plus vulnérables, il y a une nécessité à leur « dédier des espaces spécifiques ». Pour les deux-roues motor-

isées, les autoriser à circuler sur les pistes de bus, «c'est donner le droit de pratiquer une conduite dangereuse». Les commissaires rappellent par ailleurs qu'il serait nécessaire de prendre en compte les expériences notamment scandinaves, «où l'utilisation des pistes de bus par des motos a été retirée, car cela ne contribuait pas à fluidifier la circulation», malmenant ainsi un des arguments forts du postulat. L'ordre du jour chargé du 22 mai n'a pas permis au Conseil de trancher la question. Sans doute le fera-t-il le 29 mai, en dehors de notre délai rédactionnel. Nous vous tiendrons informés de la suite. Yves Sancey

la garde »



En gare de Lausanne, ce sont aussi 350 flyers et chocolats qui ont été distribués. Ici le secrétaire du SEV René Zürcher explique à des collègues des CFF où en sont les négociations CCT.

qu'un accord avait été paraphé dès le mois de février par les parties. Ce revirement renforce encore notre détermination et creuse encore un peu plus l'écart entre le personnel et ses dirigeants.

Nous gardons donc le cap que nous a donné la conférence CCT CFF. Nos objectifs princi-

paux demeurent le maintien des garanties salariales et la protection contre le licenciement, l'amélioration de la protection de la santé en lien avec les nouvelles technologies et l'obtention d'une meilleure progression salariale, notamment pour les jeunes. Et sur le temps de tra-

vail, les vacances, les allocations régionales et les autres thèmes importants pour nos membres, nous restons droits dans nos bottes. Au final, ce sont évidemment les membres qui ont le dernier mot dans le cadre de la Conférence CCT / CFF Cargo.

Vivian Bologna



Remise de la pétition contre les 2-roues dans les couloirs de bus le 22 mai. De g. à dr. Johan Pain (ancien conducteur tl et cons. comm POP), Domenico Crudo (retraité tl), deux syndicalistes, Benoît Gailard (cons. comm PS), Christian Fankhauser (secrétaire SEV) et Carmelo Scuderì (pdt section SEV-tl).

ÉDITO

Certes, ce sont les négociations CCT avec les CFF (cf. article ci-contre) qui préoccupent beaucoup le SEV en ce moment, mais pas seulement. Il y a aussi les négociations menées séparément avec la caisse de pensions afin de garantir les retraites à long terme. Ces négociations entre les représentants du personnel et ceux des CFF ont duré plus d'une année.

«Le Conseil d'administration des CFF a décidé en février de baisser le taux de conversion. Apparemment, la bonne volonté des représentants de l'employeur lors des négociations n'était que pure simulation.»

Manuel Avallone



Elles portaient sur la baisse du taux de conversion réclamée par les CFF et sur les prestations des (futurs) pensionnés défendues par la communauté de négociations: pour les représentants du personnel, il n'était possible d'accepter une baisse du taux de conversion que si des «mesures d'atténuation» étaient fixées afin de contenir les pertes au niveau des rentes dans une proportion acceptable. Les représentants du personnel n'ont pas fait preuve d'entêtement mais ont recherché des solutions supportables pour tous et par deux fois, il a semblé qu'une solution se profilait. La deuxième fois la solution a même pu être mise par écrit et signée («paraphée»).

Malheureusement, seul le Conseil de fondation (constitué paritairement) avait apposé son paraphe. Le Conseil d'administration des CFF a décidé en février dernier de baisser le taux de conversion. Cependant, il ne veut rien savoir d'atténuations suffisantes. Apparemment, la bonne volonté des représentants de l'employeur lors des négociations n'était que pure simulation. Au final, ils ont affiché une attitude de seuls maîtres à bord... on croyait avoir dépassé cela depuis longtemps!

Alors nous, les représentants du personnel, demandons: avec qui avons-nous discuté? Est-ce que notre interlocuteur n'a pas les prérogatives escomptées pour négocier? Est-ce qu'il ne prend pas au sérieux sa propre parole? Est-ce qu'il se dit: «Quelle est l'importance aujourd'hui de mes propos d'hier?»

Ce qui est certain, c'est que nous n'avons encore jamais vécu un tel manque de fiabilité et de cohérence!

Présidence de la ZPV Fribourg

Passage de témoin

Un changement de présidence, c'est l'occasion de remercier Daniel pour son engagement, de faire un bilan et de regarder avec Jordi les défis.

A 61 ans, figure du SEV, **Daniel Mollard** a passé 45 ans aux CFF et 43 au SEV où il aura cumulé 18 ans de présidence de la ZPV Fribourg entre 1993 et 1997 puis entre 2005 et 2018, après un détour par Berne quand le dépôt a été menacé de fermeture. Son métier il l'a un peu choisi par hasard. A l'époque, les CFF engageaient des apprentis contrôleurs à 16 ans. Après un stage qui lui a plu, il s'est inscrit à l'examen et a commencé en 1973. Le «venin syndical» lui est venu dans une ZPV Genève très active. Daniel a rapidement repris le secrétariat de la section puis est arrivé en 1982 à Fribourg où il s'est rapidement retrouvé six ans à la vice-présidence et caissier. Il se souvient de la lutte de 1980 quand 1400 agents de train ont défilé lors d'une grande manif

ationale pour l'amélioration des salaires. Son combat le plus dur a été celui pour la sauvegarde des places de travail et du dépôt d'agents de train de Fribourg menacé depuis 1993. Les CFF nous considéraient un peu «comme du bétail. Si on ne s'était pas battu, nous n'aurions plus notre place de travail ici», souligne-t-il. A côté de son travail de chef de train, il fait encore de la politique communale, de la montagne et du bûcheronnage. De ces années de présidence, Daniel retire une grande confiance en lui et une grande fierté pour ce qui a été obtenu pour les collègues et leurs conditions de travail. «Mais je m'inquiète du fait que beaucoup de jeunes ne se sentent pas concernés alors que des menaces planent.»

Bonne nouvelle dans ce contexte puisque c'est le jeune **Jordi D'Alessandro**, qui reprend la présidence! «Si un jeune parle à un jeune, le contact passe beaucoup mieux» confie cet agent de train de 24 ans. «Même si je dois constater que la mentalité «je paie donc j'ai le droit» est très présente et que les jeunes



Jordi D'Alessandro, 24 ans, reprend la présidence de la ZPV Fribourg après les 13 ans assurés par son collègue Daniel Mollard, 61 ans, une figure syndicale du SEV.

ne comptent pas forcément rester. Moi, j'ai envie de rester, mais il faut que les CFF mettent les moyens et nous donnent envie de rester!» Ce bagout syndical, Jordi l'a hérité en partie de son père très actif syndicalement au SEV, mais, et c'est important à ses yeux, il l'a acquis en suivant son propre chemin et en faisant ses propres expériences. Il s'est d'abord lancé dans un CFC de constructeur métallique mais s'est rendu compte que le contact avec les gens lui manque dans ce métier. Suivent deux ans dans le

service où les conditions de travail ne lui conviennent pas. L'idée d'agent de train où le service-client est important - lui plaît et il se lance. Son engagement lui vient de loin puisqu'il a intégré la Jeunesse socialiste fribourgeoise à 15 ans déjà. Son travail l'oriente vers le syndicalisme qui lui semble plus propice à l'action et il siège à la commission Jeunesse SEV où il fait ses premières armes. Daniel et Jordi étant collègues, le passage de témoin se fera donc en douceur et en toute complicité. **Yves Sancey**

Angle droit

Prud'hommes – il y a 200 ans

De toute évidence, les litiges entre employé-e-s et employeurs ont toujours existé. Se plonger dans les archives est très révélateur à ce sujet.

Licenciement sans préavis, certificat de travail inexistant, prestations insuffisantes : cela ne date pas d'aujourd'hui.

«J'étais salement maltraitée par ma maîtresse, et la nourriture qu'elle me donnait était mauvaise, alors j'ai été forcée de quitter mes fonctions», se plaint une servante bernoise en 1792 devant la Chambre de la Réforme. A l'époque de l'ancien Berne (c-à-d avant la révolution de 1798), cette institution était chargée de faire respecter les édits sur les mœurs et jugeait donc les litiges entre employeur et employé (entre maître et serviteur) dans les ménages bernois. L'historienne bernoise Tina Adam* a trouvé cette plainte dans le

«manuel» de la Chambre de la Réforme. Le manuel était une sorte de journal du tribunal dans lequel étaient consignées toutes les affaires traitées. D'un point de vue statistique, sur les plusieurs centaines de cas répertoriés entre 1781 et 1797 et transmis à la postérité, ce sont les plaintes concernant les affaires d'heures de service qui constituent la majorité.

A cette époque, les relations de travail commençaient avec la remise par l'employeur à la servante ou au serviteur d'une finance de garantie appelée *Haftpfennig*, à savoir une somme d'argent qui servait de conclusion au contrat. Celui-ci durait ensuite au moins une année et pouvait être renouvelé de six mois en six mois. Celle des deux parties qui voulait résilier ce cont-

rat devait s'en tenir à ces échéances. Traduites en termes actuels, les «affaires d'heures de service» de l'époque ne sont rien d'autre que le non-respect du délai de résiliation. Mais les litiges portaient également sur le salaire. Ou alors les employés se plaignaient que leur patron retînt leurs biens, usât à leur rencontre de violence physique ou verbale, ou encore refusât de leur délivrer leur «congé», ce que l'on appellerait aujourd'hui un certificat de travail. De leur côté, les maîtres se plaignaient que les employés avaient pris la fuite, se comportaient ou travaillaient mal. Ils se plaignaient aussi d'être victimes de violence physique ou verbale, ou reprochaient à leurs employés leur «mode de vie dissolu».

En 1818, le litige peut se régler au tribunal des prud'hommes par une procédure de conciliation, à l'issue de laquelle on trouve un arrangement à l'amiable. Ou alors une autorisation de procéder est délivrée, et l'affaire suit son cours.

Rien de tout cela à l'époque : la Chambre de la Réforme prononçait elle-même un jugement. Il y a 200 ans, de nombreux procès se terminaient par une condamnation à une brève incarcération de l'employé, suivie d'un bannissement de la ville et d'une interdiction d'exercer dans quelque maison de maître que ce soit sur tout le territoire cantonal. On ne connaît aucun cas où un employeur aurait écopé d'une peine de prison ou aurait été banni. Dans beaucoup d'affaires, les

employés devaient en sus payer intégralement ou en partie les frais de procédure. Aujourd'hui, les procédures devant un tribunal des prud'hommes sont gratuites pour autant qu'elles ne dépassent pas un certain seuil.

En résumé, les litiges tournant autour du délai de résiliation, du versement des salaires et des certificats de travail existaient déjà par le passé. Néanmoins on peut affirmer qu'aujourd'hui les employés obtiennent généralement au moins une partie de leurs revendications, pour autant qu'elles soient plausibles. Et par bonheur, on ne les met plus en prison en raison d'une résiliation sans préavis!

pan
*«Arbeitskonflikte in Berner Haushalten», *Berner Zeitschrift für Geschichte*, 4/2017.

Assemblée des délégué-e-s USS

Le Service public doit être défendu

Les délégué(e)s de l'Union syndicale suisse (USS) ont débattu des récentes attaques dirigées contre les services publics et des défis à relever.

Les délégué-e-s ont adopté une résolution sur le service public. En résumé:

■ Le service public, cela veut dire que tout le monde reçoit des prestations de très grande qualité pour un coût socialement équitable, indépendamment de sa situation sociale et de son lieu de résidence. Et aussi que les personnes occupées dans le service public touchent un bon salaire et que leurs conditions de travail sont exemplaires.

■ La politique fiscale doit s'orienter sur les besoins financiers du service public. Nous refusons les projets dévastateurs de baisses d'impôts des cantons et des communes. Nous demandons une imposition minimale afin de faire obstacle à la concurrence fiscale à laquelle se livrent les can-

tons. Nous refusons les mesures d'austérité qui touchent le personnel des pouvoirs publics, notamment celui de La Confédération et les employé-e-s des cantons et des communes. Nous refusons les expérimentations absurdes et la logique du marché qui détruisent le service public.

■ Les CFF, Swisscom et la Poste ont une mission de service public. Les salaires des cadres doivent par conséquent ne pas excéder 500 000 francs. En cas de réorganisations, les emplois doivent être maintenus. Le personnel a besoin de formation continue et de reconversions, pas de suppression d'emplois ! Nous rejetons cette politique qui, sous prétexte de politique européenne, veut démanteler le service public: non à une politique des transports qui entraîne des prix et des salaires de dumping, non à la levée de l'interdiction du cabotage, non à la libéralisation du transport national et international de voyageurs et voyageuses, non à l'ouverture du marché de l'électricité!

USS

De la retraite des maçons à l'égalité salariale

Le président du SEV **Giorgio Tuti** a averti : «La politique libérale que mène l'OFT est en train de détruire le système ferroviaire helvétique de grande qualité et elle nuit au personnel et aux clients.» Le président central VPT **Gilbert D'Alessandro** a renchéri: «Pour garantir le fonctionnement des Transports publics, il est important que les entreprises collaborent!»

Le 22.9. toutes et tous à Berne!

Les bonnes intentions ne fonctionnent pas et les démarches volontaires non plus! La responsable de l'Égalité au SEV **Lucie Waser**, a ainsi été claire lors des discussions à l'assemblée USS concernant l'égalité salariale. Les membres de l'USS sont donc invité-e-s le **22 septembre à Berne** à la manifestation nationale contre la discrimination



salariale, afin de mettre de la pression sur le Parlement pour qu'il introduise dans la loi des contrôles obligatoires et des possibilités de sanction. Les délégué-e-s ont en outre décidé de combattre le Projet fiscal 17 en l'état. Ils ont néanmoins donné un avis favorable à la proposition de la Commission de l'économie des Etats qui lie réforme fiscale et financement de l'AVS. L'USS ne portera toutefois un jugement que lorsque le dossier final aura été ficelé. Les délégué-e-s

ont aussi témoigné leur solidarité envers les travailleurs du bâtiment, dont la **retraite à 60 ans** est en danger.

Fi



Réticences du SEV envers la stratégie de l'UTP pour le transport ferroviaire du fret

Trafic par wagons complets : un service public

Le SEV soutient les grandes lignes de la stratégie que l'Union des transports publics (UTP) a présentée le 15 mai pour le transport ferroviaire du fret visant à définir des conditions-cadre équitables. Le SEV adhère aussi à l'idée que l'UTP pousse les chemins de fer à collaborer avec la clientèle dans le cadre du groupe d'intérêt WLW. Toutefois, ce groupe d'intérêts ne doit pas uniquement viser à augmenter l'efficacité et le rendement du transport ferroviaire du fret pour le monopole de CFF Cargo. Il doit aussi veiller à ce que le trafic par wagons complets (WLW) atteigne ses objectifs de service public, d'où l'importance d'une complète desserte en surface.

A la question de savoir si, avec sa stratégie, l'UTP contribue au démantèlement du réseau du trafic par wagons complets, le Directeur Ueli Stüchelberger a répondu qu'il y a lieu d'adapter les conditions-cadres, mais que CFF Cargo cherche des solutions avec les clients. A ce propos, le secrétaire syndical Philipp Hadorn rappelle que «même si la Confédération ne veut plus subventionner directement l'exploitation de CFF Cargo, elle attend de l'entreprise



Pour Philipp Hadorn, «le nouveau dogme politique de l'auto-financement du trafic par wagons complets est une vision à court terme. La Confédération devrait continuer à soutenir les CFF comme service public pour le trafic marchandises.»

qu'elle continue d'offrir des services en matière de trafic d'exportation/importation et de trafic intérieur qui répondent aux besoins des entreprises clientes dans toute la Suisse. CFF Cargo doit tenir compte des exigences de la clientèle. On ne peut pas juste fermer certains points de desserte en prétextant que le volume de trafic minimal doit être plus que doublé.»

«Il règne un conflit d'intérêts entre l'auto-financement qu'on attend du trafic

par wagons complets et la fonction de desserte qui est assurée pour les PME, surtout dans les zones périphériques», poursuit Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports au SEV. «Le transfert du trafic des marchandises à la route pénaliserait aussi bien la population que l'environnement et engendrerait une augmentation des coûts de la santé. Les routes déjà encombrées le seraient encore davantage!»

«En outre, ces routes fortement mises à contribution se détérioreraient rapidement, à cause du poids des gros camions tels que ceux qui transportent du bois par exemple», ajoute Philipp Hadorn. «De nombreuses routes ont déjà dû être assainies et renforcées. Les pouvoirs publics supportent des coûts additionnels qui dépassent les économies réalisées sur les subventions de la Confédération pour Cargo. C'est pourquoi ce nouveau dogme politique de l'auto-financement du trafic par wagons complets est une vision à court terme. Au lieu de laisser les cantons subventionner, la Confédération devrait continuer à soutenir les CFF comme service public pour le trafic marchandises. Pourquoi ne pas établir une convention de prestations comme pour le trafic voyageurs?». Philipp Hadorn, Conseiller national, est aussi membre de la Commission des transports et des télécommunications. Il prépare une motion pour le Parlement «car il faut d'urgence augmenter les capacités du trafic par le rail en fonction du volume croissant, au lieu de se retirer progressivement du marché dans une perspective à court terme.»

SEV

Grève générale de 1918

#Landesstreik
#GrèveGénérale

«Maintenant que nous avons mis le fer au feu...»

Ernst Jakob, mécanicien de locomotive, en pointe lors de la grève générale de 1918 et la création du SEV en 1919



Ernst Jakob - le mécano rouge

Ernst Jakob était un syndicaliste de la première heure, son cœur battait pour les cheminots. Comme chauffeur de locomotive, il s'engagea en 1910 pour qu'ils adhèrent à l'Union syndicale, il mena les cheminots biennois lors de la grève générale et il fut une des chevilles ouvrières de la création du SEV.

Mardi 13 novembre 1918. Deuxième jour de la grève générale. Le matin à dix heures et demie, les cheminots de Bienne se réunissent au Café Emch. L'ambiance est tendue: après un premier jour de grève réussi, des soldats romands sont arrivés dans la nuit. Ils doivent occuper la gare.

Le mécano Ernst Jakob, 39 ans, prend la parole. Les cheminots de Bienne ont choisi ce syndicaliste connu, qui fait de la politique au PS, pour mener la grève. Il vient de négocier avec le colonel Jordi, commandant de la place, et avec le préfet et il a obtenu que les militaires et la justice renoncent provisoirement aux mesures dont ils les menaçaient. Maintenant ce petit homme mince avec une

grosse moustache en appelle à la ténacité de ses collègues: «Les dés sont jetés, il en va du bien de nos familles, d'un futur meilleur pour nos femmes et nos enfants! Nous avons mis le fer au feu, il faut maintenant nous mettre à le forger.» La situation des grévistes est précaire: après quatre ans d'économie de guerre, l'écart entre les riches et les pauvres est toujours plus grand. A plusieurs endroits, il y a des manifestations de gens qui ont faim. Lorsque le Conseil fédéral mobilise la troupe contre les manifestants, la situation s'envenime. Début novembre 1918, le Comité d'action d'Olten en appelle à la grève générale.

Gare de Bienne bloquée

Les cheminots de Bienne approuvent majoritairement la décision de faire la grève. Leur mot d'ordre: aucun train ne doit quitter la gare et aucun ne doit y entrer. Des briseurs de grève tentent tout de même d'atteindre la gare de Bienne avec des trains de Berne et de Delémont, ils sont stoppés par une foule qui bloque les voies avec des pierres et sont obligés de prendre la fuite. Ce premier succès leur donne du courage.

Mais le vent tourne. Moins de 24 heures après son discours enflammé et devant 500 cheminots, le citoyen Jakob doit proclamer la suspension de la grève. Il cherche à calmer les

esprits exaltés: «La sagesse nous dit qu'il faut arrêter maintenant si nous ne voulons pas devenir les victimes de cette affaire. C'est le point de vue du bureau.» «La lutte continue quand même», poursuit Jakob – «par exemple grâce à la nouvelle loi sur la proportionnelle qui va produire ses effets lors des prochaines élections au Conseil national: nous ne voulons pas perdre l'espoir de parvenir à améliorer la situation par les voies de la démocratie.»

Ernst Jakob est issu d'un milieu modeste. Son père décède de la tuberculose en 1882 et sa maman retourne à Lyss, sa commune d'origine, avec Ernst qui a trois ans et sa petite sœur. Elle trouve du travail dans une fabrique d'horlogerie. En 1889, elle épouse le jeune frère veuf de son mari décédé. Ce frère habite à Port (BE) et travaille comme aiguilleur à Bienne. Son salaire de 116 francs par mois ne suffit guère pour une famille qui compte maintenant 10 personnes. Le jeune Ernst est bon à l'école. Il a un objectif: devenir mécanicien de locomotive. Après son apprentissage de monteur-mécanicien à la Compagnie du Jura-Simplon à Bienne, il reste à la compagnie et travaille en Suisse romande, dans l'Emmental et dans le canton de Soleure. En 1900, il rentre à Port et épouse Bertha Nickles qui a le même âge que lui et vient du village voisin de Jans. La même année, il est

promu chauffeur de locomotive – et en 1914 il devient mécanicien.

Un syndicaliste convaincu

Pendant son apprentissage déjà, Ernst Jakob entre en contact avec le mouvement syndical. Il dira plus tard: «A 17 ans, apprenti, j'ai eu le rare bonheur de participer le 16 février 1896 à Aarau à la première grande landsgemeinde des cheminots; ce fut le départ de la grève à la Compagnie de chemin de fer du Nord-Est. 10 ans plus tard, jeune chauffeur, j'étais à

fond dans le mouvement syndical.»

Devenu père de cinq jeunes enfants, Ernst Jakob s'engage avant la 1ère guerre mondiale dans l'Association suisse des chauffeurs de locomotives (VSLH), devenue par la suite LPV. Il la représente en octobre 1907, déjà en tant que président de section, au Congrès de la Fédération française des mécaniciens et chauffeurs de locomotive à Bordeaux. En Suisse, il milite particulièrement pour que les cheminots adhèrent à l'Union syndicale.



Un regard affûté sur les inégalités sociales de son temps: Ernst Jakob, à l'époque de la grève générale, vers 1920.



«Les trains immobilisés avec le personnel en grève» dit cette carte postale montrant les blocages de trains durant la grève générale à Bienne le 12 novembre 1918.

Alors que l'Association suisse des mécaniciens de locomotives s'oppose à un engagement syndical, la VSLH plus à gauche adhère le 1er janvier 1910 comme première organisation de cheminots à l'Union syndicale suisse. Un succès qui ne doit pas occulter que le morcellement des cheminots dans de nombreuses organisations autonomes affaiblit leur crédibilité et leur force de négociation.

Création du SEV

Ernst Jakob, syndicaliste modeste, ne se lasse pas de souligner sans relâche que les cheminots ne pourront défendre leurs intérêts face aux CFF et aux compagnies privées que s'ils font front commun. Pour lui, socialiste convaincu qui a fondé une section de travailleurs dans son village de Port et qui a été élu président de commune dès 1915, les luttes politiques et syndicales sont inséparables. Ayant fait ses classes de cheminot depuis la base et ayant vécu l'évolution de la traction vapeur à la traction électrique, il est logique pour lui de défendre les intérêts des travailleurs face à la Direction des CFF.

Durant la 1ère guerre mondiale, la lutte pour les allocations de renchérissement pour les gars du rail est la priorité. En 1916, le personnel CFF obtient un succès partiel. La même année est créée la première commission du personnel. Ernst Jakob écrit dans la plaquette 50 ans de personnel des locomotives: «Nous sommes amenés à constater que, grâce à la collaboration des représentants du personnel, les commissions ont évolué pour prendre la forme actuelle et qu'elles ont acquis une importance particulière dans les questions professionnelles et dans la résolution de problèmes de service et de personnel.» Dans le même recueil, il rappelle la laborieuse lutte pour la journée de huit heures qui n'a été obtenue qu'à la suite de la grève générale.

Et finalement le temps du syndicat unitaire est enfin mûr, celui auquel Ernst Jakob aspirait depuis si longtemps: le 30 novembre 1919 est fondé à Berne la Fédération suisse des cheminots SEV. A ce moment-là, le mécanicien Ernst Jakob représente déjà les intérêts

des travailleurs comme membre PS du Grand Conseil bernois et du Conseil national. Il doit toutefois renoncer à ce dernier poste en 1922, lorsque la Loi sur le personnel, combattue par la gauche, entre en vigueur: elle interdit aux employés CFF d'exercer un mandat politique au niveau fédéral. Bien que le mouvement syndical ait vivement souhaité qu'Ernst Jakob reste au Conseil national, il renonce à son mandat au profit du métier qu'il aime. En lieu et place, il fait partie de 1922 à 1943 du Comité fédératif SEV comme président central de la sous-fédération du personnel des locs LPV. En 1934, Ernst Jakob doit prendre

une retraite anticipée à l'âge de 55 ans, par suite d'une maladie de cœur due à sa profession. Ce n'est pas pour autant qu'il se repose: il commence alors une deuxième carrière politique au niveau fédéral. En 1935 et en 1947, il est à nouveau élu au Conseil national dont il fait partie jusqu'à son décès en 1950.

Pionnier de l'Etat social

En automne 1947, peu de temps après l'acceptation de l'AVS par le peuple suisse, Ernst Jakob dépose au Conseil national un postulat pour l'introduction d'une nouvelle assurance sociale en faveur des invalides et de leur famille. La

loi sur l'Al est votée en 1960 – dix ans après son décès. Aujourd'hui, un demi-siècle plus tard, Ernst Jakob et ceux qui ont lutté avec lui, réagiraient avec incrédulité et colère s'ils voyaient les attaques néo-libérales massives contre tout ce pour quoi ils ont lutté et qu'ils ont conquis. Ils n'auraient jamais pu même imaginer que la notion d'Etat social deviendrait un jour un gros mot – ou que les CFF remettraient en question 50 ans plus tard les améliorations des conditions de travail si durement acquises.

Gabriela Neuhaus, historienne et arrière-petite-fille de Ernst Jakob

100 ans de la grève générale: l'occasion de fêter et (g)rêver

Les grèves font partie des instruments du mouvement syndical et ne sont pas à ranger au musée. Si le Musée de Bienne y consacre une exposition (voir page 8), et que d'autres suivront (dont Soleure et Granges), commémorer la grève générale ce n'est pas l'embaumer!

Diverses occasions de réfléchir sur les luttes vont rythmer 2018. Le livre d'Unia «Les grèves du 21e siècle» a lancé les festivités. Une anthologie de l'AEHMO et *Traverse* sortira cet été. Des pièces de théâtre dont «1918.ch» s'organisent et des documentaires passent à la RTS.

Point d'orgue de ces festivités, le samedi 10 novembre, une commémoration aura lieu dans l'ancien atelier des CFF à la gare d'Olten de 14h à 17h. Musiques et discours de Paul Rechsteiner, Christian Levrat et Vania Alleva. inscription.grevegénérale.ch/. ysa site: www.grevegénérale.ch

La Grève générale s'expose à Bienne

Cheminots en première ligne

La grève générale a beaucoup fait parlé d'elle ces derniers mois. On peut découvrir au Nouveau Musée de Bienne dans quelles conditions les gens ont vécu la grève il y a 100 ans.

Lorsque les cloches ont sonné la fin de la guerre le 11 novembre 1918, on déplorait la perte de millions de vies humaines. L'Europe était dévastée. La guerre a profité à certains qui ont réalisé de bonnes affaires. Par contre les travailleurs de presque tous les pays ont vu leur situation se détériorer. De nombreuses révolutions et grèves en furent la conséquence, pour surmonter la situation de détresse.

Armes contre les manifestants

En Suisse aussi la crise régna, un abîme entre les pauvres et les riches s'était creusée. La société était divisée, la grève générale a été déclarée dans tout le pays suite aux divers événements. L'armée s'est opposée au grévistes et aux manifestants avec sabres, carabines et mitrailleuses.

Conditions de vie

L'exposition «1918: guerre et paix» au Nouveau Musée de Bienne montre quelles étaient les conditions de vie qui ont mené à la grève générale de 1918. La région de Bienne, à la frontière des langues, avec son industrie horlogère qui, par ses produits, a contribué à l'effort de guerre, s'est retrouvée en plein coeur des événements de l'époque. Ni les idées pacifistes ou révolutionnaires, ni même la grippe espagnole ne se sont arrêtées aux frontières. Cette exposition tente de nous expliquer la dureté du quotidien il y a cent ans. Nous pouvons y voir des objets et des photos datant de la guerre, mais aussi de la vie en Suisse qui était quelque peu plus paisible. Toutefois le renchérissement découlant de la guerre représentait une menace pour beaucoup de familles de travailleurs.

Rôle des cheminots dans la grève

Parmi les syndicalistes il y avait un grand nombre de cheminots qui ont joué un rôle important dans la grève. Leur slo-



Anny Morf (-Klaw), la socialiste légendaire dont les plus anciens se rappellent certainement, s'exprime en 1918 à Leuzigen. Pionnière passionnée des droits des femmes et en particulier des ouvrières.

gan évoquait le maillon de la chaîne qui permettait au rouage de fonctionner: ils ont compris quel pouvoir ils avaient. La «Fédération des cheminots» SEV issue du rassemblement des différents syndicats professionnels a été fondée en 1919 seulement mais ce fut le résultat de la grève générale.

Le SEV a remis plusieurs documents tirés de ses archives aux responsables de l'exposition. Cette exposition est ouverte jusqu'à la fin de l'année et propose également des manifestations annexes. Les sections SEV peuvent demander une visite guidée.

pan Infos : www.nmbiel.ch



Exposition :
jusqu'au **30 décembre 2018**

NMB, Nouveau Musée Bienne,
Faubourg du Lac 52, Bienne.

Journée de formation des femmes SEV 2018
23 novembre 2018, 9h45-16h30, hôtel Ador, Laupenstr. 15, Berne
traduction simultanée (fr/it)

« Changement – numérisation – flexibilisation »

- Cela vaut la peine de s'inscrire suffisamment tôt car les places sont limitées.
- Seules les inscriptions reçues par le biais de notre site internet seront prises en compte : sev-online.ch/formation ou bien le code QR
- En 2018, il n'y aura pas de workshop
- La journée de formation SEV est considérée comme formation pour les employées CFF



Pour toute question, veuillez vous adresser par mail à : bildung@sev-online.ch.

La journée est organisée et financée par :



Bei uns spielt die Solidarität.
On y joue la carte de la solidarité.
Solidarietà: la nostra carta vincente.

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8462

Tirage: 10 211 ex. (total 40 995 ex.), certifié REMP au 20. 10. 2017

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:

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.–

Annonces: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa; téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00; kontakt@fachmedien.ch, www.fachmedien.ch

Pré-press: 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 14 juin.

Le délai rédactionnel pour l'agenda est fixé au 7 juin à 10h.

Pour les annonces, le délai est fixé au 5 juin à 10h.

Assemblée des délégué-e-s LPV

«Basta!»

Les délégué-e-s de la LPV ont dit «stop» aux revendications de la direction des CFF le 16 mai. Le responsable RH Markus Jordi était invité pour évoquer la formation des mécaniciens.

«L'Assemblée des délégué-e-s se déroule pour la première fois au Tessin. C'est un moment historique, s'est réjoui le président de la LPV Ticino Thomas Giedemann. Reste que l'Assemblée des délégué-e-s a été marquée par la colère des mécanos à l'encontre de la direction des CFF et de ses revendications inacceptables dans les négociations CCT CFF/ CFF Cargo. Le responsable des ressources humaines, Markus Jordi, était là pour présenter les avancées en matière de formations pour les mécanos (lire ci-contre). «Mais il est important qu'il entende nos revendications, a martelé le président central Hans-Ruedi Schürch. Car notre productivité est déjà en hausse. Lorsqu'on parle de la CCT des CFF, on évoque un phare. Elle est une fierté pour nous mais devrait l'être aussi pour l'entreprise à l'heure où elle peine à garder son personnel.»

Les délégué-e-s lui ont emboîté le pas avec virulence : Peter Mathis n'a pas mâché ses mots : «Les revendications de l'entreprise m'ont choqué! On ne peut



Peter Mathis, Stefan Bruderer et Rolf Braun, trois collègues qui ont été clairs avec Markus Jordi.

accepter cela dans une entreprise en mains publiques. On voit ici le visage du capitalisme.» De son côté, Stefan Bruderer a souligné que même des collègues qui ne disent rien d'habitude sont désormais plus bruyants.» Quant à Rolf Braun, il a enfoncé le clou : «La hausse de productivité du personnel n'est pas récompensée sur le plan matériel. Au contraire. Et aujourd'hui, ceux-là même qui prennent des congés sabbatiques veulent nous enlever notre garantie de 115 jours libres annuels. Ce démantèlement est une giflette faite au personnel!» Markus Jordi, assez malin pour ne pas mettre de l'huile sur le

feu, a tout de même tenté de justifier la politique de la direction : «Il y a de nombreux changements dans notre secteur : le 4e paquet ferroviaire européen et sa libéralisation, les bus longue distance nationaux voulus par l'OFT ou la concurrence dans le trafic grandes lignes.» Ces facteurs extérieurs n'ont pas convaincu Thomas Giedemann : «Je ne comprends pas les managers qui ont des problèmes qui viennent d'en-haut et les font payer à ceux qui sont en bas. Et la seule solution? Péjorer les conditions de travail du personnel.» Il a ensuite fait une comparaison provocatrice sur le principe : «Lorsque

l'Europe était sous l'emprise des nazis, on ne l'a pas accepté simplement comme un fait accompli.

Vivian Bologna

Il faut donc se battre contre les projets européens.» Il n'y a pas de fatalité. Damian Vogel a poursuivi : «La diminution des vacances ou la suppression des indemnités régionales sont autant de coups dans le visage du personnel. C'est démotivant. Cela devrait vous faire réfléchir car sans le personnel, la boîte n'avancera pas.»

En fin de journée, la vice-présidente du SEV Barbara Spalinger a rappelé la nécessité de se battre pour la CCT CFF : «Les négociations sont difficiles parce qu'on sent que votre réalité de terrain est méconnue. C'est à vous de l'expliquer et de vous battre pour vos conditions de travail. Quant aux problèmes liés à la concession grandes lignes, il faut que les dirigeants des CFF, du bls et l'OFT se mettent autour de la table.»

Le Logo de la LPV s'adapte à celui du SEV

Markus Kröppli de la Cope P est venu parler de Sopre et de ses nombreux problèmes. Un logiciel qui a déjà coûté quelque 100 millions aux CFF...Entre informations incompréhensibles et changements d'informations qu'on ne comprend pas, Sopre fait encore des merveilles. «Et la LDT est transgressée dans certaines situations. Cela ne doit pas pouvoir arriver. Et nous devons pouvoir voir nos plages de travail jusqu'à 16 à 18 mois en arrière», a-t-il critiqué.

Formation des mécaniciens

Markus Jordi est venu parler de l'examen professionnel fédéral dont la responsabilité incombe à l'Association pour la formation professionnelle supérieure des mécaniciennes et mécaniciens de locomotive (AFSM), et dont le SEV est membre. «Elle permet notamment d'augmenter l'attrait et la valeur du profil métier sur le marché du travail et doit permettre de remédier à la pénurie de personnel spécialisé», a expliqué Markus Jordi. Les coûts de cette formation volontaire et la participation des CFF ne sont pas encore fixés. Plus d'informations sur www.vhbl-afsm.ch. L'assemblée a aussi accepté deux résolutions soumises à toutes les sous-fédérations (voir l'assemblée d'AS de contact.sev n°6). Enfin, les délégué-e-s ont été informé-e-s d'un sondage (seulement en allemand pour l'instant) concernant la climatisation et le chauffage des cabines de pilotage. Ils ont été invité-e-s à y participer.

vbo

Logo largement approuvé

Barbara Spalinger a donné le ton pour la discussion sur le logo du SEV. «Le logo, c'est comme un enfant avant qu'il ne vienne au monde. On s'y intéresse, tout le monde se mêle du choix du prénom et six mois plus tard, on n'en parle plus.» Le comité SEV a décidé d'unifier son identité visuelle le 4 mai. La LPV a rejoint les autres sous-fédérations par 15 voix contre 5 et 3 abstentions. Dès la fin 2018, voire début 2019, le SEV se présentera uni pour ses 100 ans!

ÉLECTIONS ET CONGÉS

Ont été élu-e-s : Meyer Christian (rempl. com. de gestion, CdG), Thomas Giedemann (vice-prés. de l'ass. des délégué-e-s), Hanny Weissmüller (Com. des femmes), Matthias Papp (délégué CCT CFF / CFF Cargo), Giuseppe Lupica (rempl. délégué CCT CFF), Sven Zimmermann (Com. Jeunesse). La caissière Mirjam Ensner a annoncé son retrait



Bernhard Frauenfelder, Hans-Ruedi Schürch, Manuel Grünig et Kurt Kälin.

pour la fin de l'année. Les intéressé-e-s peuvent s'annoncer à la LPV. L'assemblée a remercié chaleureusement ceux qui mettent un terme à leur mandat : Kurt Kälin (responsable de la CdG, à droite), Manuel Grünig (Jeunesse) et Bernhard Frauenfelder prés. de l'Ass. des délégué-e-s. vbo



Les élu-e-s présents à l'AD. Matthias Papp, Hanny Weissmüller et Thomas Giedemann.

Assemblée des délégués de la sous-fédération TS

CFF Cargo sous la loupe

L'assemblée des délégués de la sous-fédération TS a fait de CFF Cargo le thème principal de sa réunion. Trois représentants de l'entreprise ont présenté les nouveaux plans de réorganisation. Incompréhension et perplexité...

«Programme performance», «Stratégie partenariale», et «Actionnaires minoritaires»: c'est avec ces mots d'ordre que les représentants de CFF Cargo ont débuté leurs exposés devant l'assemblée des délégué-e-s de la sous-fédération du personnel technique (TS), à Winterthour. Il s'agissait de Urs Gähwiler (responsable production régionale à CFF Cargo), Roland Seidel (responsable de la maintenance à CFF Cargo) et Markus Streckeisen (*Chief Transformation Officer* et membre du comité de direction de CFF Cargo). Orientation générale: financièrement, CFF Cargo est au fond du trou. «Nous devons impérativement assainir», explique M. Streckeisen, «nous le savons tous». C'est pour cette raison que nous avons lancé un programme performance qui est chargé d'examiner de plus près 170 des 344 points de desserte actuels. Urs Gähwiler insiste: cet examen vise à trouver des solutions communes avec les clients. «Il ne s'agit pas de fermer purement et simplement des points de desserte», précise-t-il. Et dans les cas où l'on procède quand même à une fermeture,

les clients sont redirigés sur des points de desserte plus costauds ...

CFF Cargo à la recherche de partenaires

Urs Gähwiler déploie une stratégie partenariale qui sera présentée en août devant le conseil d'administration de CFF Cargo. Concrètement, CFF Cargo est à la recherche d'un ou plusieurs actionnaires minoritaires capables de mieux exploiter la chaîne logistique et d'utiliser des synergies entre la route et le rail.

Avec pour objectif d'accroître l'efficacité de CFF Cargo, divers projets d'automatisation sont en voie de réalisation. «Une partie importante réside par exemple dans l'automatisation des accouplements. J'espère que cela donnera une image plus attrayante de la profession, tout en offrant aux employés une meilleure protection de leur santé, puisqu'ils ne devraient plus descendre du train pour procéder à l'attelage», résume Markus Streckeisen.

L'accouplement automatique, on discute sans effet depuis 1975. Serait-ce là le symbole des promesses généralement en l'air de CFF Cargo ?

Service public

Des promesses, Roland Seidel, responsable de la maintenance à CFF Cargo, en a aussi faites. Pour renforcer les points de base, il souhaite avant tout élargir les équipes mobiles appelées à se rendre rapidement sur place en cas de problème. Christoph Geissbühler, secrétaire syndical au SEV, donne ce conseil aux trois représentants de CFF Cargo: «Vu tous les changements à venir, vous ferez bien d'y associer vos employés et de les écouter: sinon vous allez les perdre!». Philipp Hadorn, secrétaire syndical SEV en charge du dossier CFF Cargo dénonce le démantèlement massif opéré ces dernières années par CFF Cargo; aucune des mesures prises jusqu'ici n'a permis d'atteindre des comptes équilibrés. Cette stratégie de démantèlement hypothèque les chances du futur. Pour le SEV, le transport de marchandises par le rail fait partie du service public et mérite d'être protégé et soutenu (voir p. 14).

Les délégués ont adopté une résolution qui exige de la direction ZBS qu'elle mette un terme à l'inscription des heures de travail sur des tableaux. (Voir ci-contre). *Karin Taglang /MF*

PERSONNES



Les élus (depuis la gauche): Sylvian Sahli, Laurent Cuennet, Markus Schnüriger, Daniel Huber et Sandro Kälin.

Comme d'habitude lors de telles assemblées, les délégués du Personnel technique ont également élu de nouveaux délégués pour les divers comités et autres postes à repourvoir :

Daniel Huber (secrétaire) et Sandro Kälin (responsable du recrutement) ont été élus à la commission centrale. Sandro Kälin, vice-président central TS, a été élu au comité du SEV (membre suppléant). Les délégués ont élu au comité central Markus Schnüriger, président de la section TS Suisse orientale.

Sylvian Sahli, Laurent Cuennet, Venhar Qerimi et Daniel Huber ont été élus délégués à la conférence CCT CFF / CFF Cargo. De plus, Sylvian Sahli a été élu délégué à la commission CCT.

Cette année, nous prenons congé de Christoph Geissbühler, ancien vice-président central de la TS, délégué aussi bien à la conférence CCT qu'à la commission CCT. Il fonctionnera désormais comme «secrétaire dévoué à la TS» dans l'immeuble du SEV, comme le président central de la TS, Claude Meier, l'a rappelé en souriant. Autre départ, celui de Reini Grünenfelder, ancien président de la section TS Suisse orientale.

Inscription du temps de travail sur les tableaux de contrôle dans un lieu semi-public

La protection des données est invoquée

Depuis le 19 mars, la direction ZBS exige du personnel des centres d'entretien qu'il inscrive son temps de travail productif en indiquant nom, prénom et numéro de tour sur les tableaux, et qu'il justifie le temps de travail non productif. Etant donné qu'aucune solution acceptable ne se profile pour l'instant, les délégués TS réagissent par une résolution.

Comme indiqué dans le dernier *contact.sev*, la commission du personnel de la division Voyageurs a consulté le bureau de protection des données des CFF. Ce dernier a répondu le 30 avril que de tels tableaux de contrôle étaient en principe autorisés mais que les noms ne devaient pas être forcément affichés. Il propose d'en changer l'emplacement et d'utiliser des pseudonymes.

Le 2 mai, la CoPe P a proposé un compromis à la direction ZBS: inscrire le temps de travail productif en précisant juste le numéro de tour. Mais jusqu'à présent il n'a pas été possible de se

mettre d'accord. Une enquête a été réalisée dans les centres d'entretien et il en ressort que l'inscription du temps de travail n'était pas faite de manière uniforme. Sur les sites d'Oberwinterthour, de Lucerne et au RICO, il n'est pas nécessaire d'inscrire le nom sur les tableaux.

Résolution de SEV-TS

«Nous sommes persuadés que la direction P-OP-ZBS fait exprès de tarder à trouver une solution et nous n'acceptons pas cette tactique!», déclare l'assemblée des délégués SEV-TS dans sa résolution adoptée vendredi der-

nier. «Nous exigeons de la direction ZBS une suspension de l'inscription du temps de travail sur les tableaux de contrôle jusqu'à ce qu'une solution acceptable pour les deux parties soit trouvée, qui respecte les dispositions de la protection des données. Nous ne tolérons pas qu'il soit porté atteinte à la protection des données de manière délibérée (...). Si la direction ZBS devait persister (...), chaque collaboratrice, chaque collaborateur aura le droit de refuser d'indiquer son nom ou son numéro personnel!»

SEV-TS/FI/MV



Urs Gähwiler (à l'arrière, à dr.) et Markus Streckeisen (à g.) en discussion avec les membres.

Assemblées des délégué-e-s VPT

Mot d'ordre: impliquer

Il y a quelque chose de beau, mais de vraiment beau à la VPT: c'est cette volonté de débattre de manière ouverte sans préjugés. Parmi les thèmes, la digitalisation, la réforme des journées VPT et évidemment les actualités syndicales.

A l'ouverture de l'assemblée, les délégué-e-s ont rendu hommage au Coeur de lion qui est parti beaucoup trop tôt, terrassé par la maladie: le président du jour Peter Bernet et toute l'assemblée se rappelleront d'Andrea Sabetti pour son courage et son implication pour la cause syndicale. Sur la base des nombreuses interventions des délégué-e-s, on constate que l'importance du syndicat et de la lutte syndicale sont des notions profondément ancrées dans la VPT. Vincent Leggiero (TPG), Luca Madonna (NLM) et Enzo Verme (VMCV) l'ont souligné en rappelant des batailles très importantes. Ce sont trois histoires très différentes mais avec un dénominateur commun: l'action syndicale pour défendre le personnel mais aussi les conditions de travail. Et Vincent Leggiero d'ajouter: «Mais cela ne suffit pas car si on ne veille pas à ce qu'ils soient appliqués, les accords risquent d'être bafoués». En effet, le syndicat doit être constamment en éveil. Le président central Gilbert D'Alessandro en est conscient lorsqu'il expose les divers défis des secteurs de la VPT et des services publics. Surtout en ce qui concerne les services publics d'ailleurs, puisque «la nouvelle philosophie prônée par l'Office fédéral des transports est claire: néolibéralisme et concurrence à n'importe quel prix! Peu importent les conséquences sur la qualité du service et les conditions de travail... Et les décisions prises concernant les bus longue distance et le trafic ferroviaire



Les délégué-e-s étaient attentifs et participatifs. Le tout en présence de la vice-présidente du SEV Barbara Spalinger.

grandes lignes sont traîtres parce qu'elles risquent de compromettre le système suisse des transports publics». De tels changements demandent justement une plus grande présence syndicale, poursuit Gilbert D'Alessandro: «Pour cette raison nous avons décidé d'encourager nos membres à se mobiliser, en invitant le plus grand nombre possible de personnes à participer à nos rencontres régionales».

CCT CFF / CFF Cargo observée

Divers secteurs observent avec attention les négociations en cours pour le renouvellement de la CCT CFF / CFF Cargo. La vice-présidente du SEV Barbara Spalinger explique que «cette CCT est importante aussi pour

les ETC car elle fait référence en la matière. Cette année, nous fêtons les 100 ans de la grève générale et cet événement nous rappelle l'importance de la lutte. Parce que notre CCT ne tombe pas du ciel, comme le dit si bien notre slogan».

La numérisation et ses défis

Il faut également nous préparer à faire front à un autre niveau: la numérisation, un thème que Barbara Spalinger connaît bien. «Nous voulons éviter que le personnel ne paie le prix de la numérisation car de nombreux changements auront lieu au niveau de l'organisation du travail et de la production. Pour le SEV, il est clair que la numérisation doit pouvoir représenter des bénéfices

et des opportunités pour le personnel».

Pour terminer, on a abordé la révision de la LDT (déjà acceptée par les Chambres fédérales) et de l'OLDT sur laquelle doit se prononcer le Conseil fédéral.

Et sans oublier le projet de créer une centrale nationale sur les agressions contre le personnel en collaboration avec l'Union des transports publics.

Françoise Gehring

La réforme des journées VPT

Nous l'avons déjà dit, pour la VPT l'engagement est à la base de l'action syndicale, et nous essayons constamment de trouver des voies et des solutions pour gagner du terrain. La formule des journées VPT, qui tendent à favoriser les échanges inter-générationnels et le sentiment d'appartenance, sera totalement repensée afin de devenir plus attrayante. Le débat est lancé. Le



Gilbert D'Alessandro, un président, mille idées.

premier message est clair: les aspects syndical, militant et politique ne doivent pas être

amoindris. Personne ne conteste néanmoins l'importance de la convivialité. La dimension inter-générationnelle doit rester une valeur importante. La table ronde semble avoir fait son temps. Comment approfondir les thèmes syndicaux? A quelle période de l'année? Faut-il introduire une partie culturelle? Le débat se poursuit.

frg

EN BREF

Recrutement

Renée Schnegg, de la Commission centrale VPT, a pris en main le dossier du recrutement avec un tas d'idées et de la détermination. Il a produit du nouveau matériel de recrutement convaincant et efficace. A fin 2017, on comptait à la VPT 10 435 membres.

Résolutions

L'AD a adopté deux résolutions à l'unanimité: l'une qui condamne les revendications des CFF faites dans le cadre des négociations CCT et l'autre pour demander l'introduction d'une CCT pour les bus longue distance afin de contrer la politique néolibérale de l'Office fédéral des transports.

Comités

La VPT a pris congé du secrétaire syndical SEV Roman Gugger et des collègues Michel Jaberg et Ueli Müller en les remerciant pour le travail accompli dans leurs diverses fonctions.

Remerciements spéciaux

La VPT a tenu à rendre hommage à la téléphoniste du SEV Marisa Filippi, premier visage et premier sourire que l'on rencontre lorsque l'on entre au secrétariat central. Un applaudissement est aussi adressé aux traductrices et traducteurs qui font un travail indispensable à la vie du syndicat.



Gilbert et Marisa



Traducteurs et traductrices.

Assemblée des délégués Travaux

Tout est clair sauf l'avenir

L'assemblée des délégués BAU de cette année s'est déroulée dans un climat plus combattif que les années précédentes. Cela donne un nouvel élan à cette sous-fédération.

Les assemblées des délégués des sous-fédérations sont des éléments importants de la démocratie syndicale. Cette année, les délégués ont donné de la voix, même si les collaboratrices et collaborateurs du domaine des travaux aux CFF sont connus pour leur fiabilité plutôt que pour leur aptitude à «râler», l'inquiétude s'est fait sentir en ce qui concerne la CCT menacée et le mécontentement face à la position de la délégation CFF est cette année très net.

Année syndicale intensive

Le président central Markus Kaufmann a ouvert l'AD en faisant le point de la situation. Il a fait une rétrospective de l'année écoulée qui s'est avérée très exigeante. De nombreuses discussions avec la direction ont eu lieu, lors desquelles une succession de nouvelles réorganisations ont été présentées. Des prises de position ont été remises et on a participé aux procédures de consultation, tout en restant conscient de la difficulté de pouvoir influencer les choses. C'est une bonne chose que nous soyons informés, mais il est presque toujours impossible de changer quoi que ce soit. Les négociations CCT, si l'on peut parler de négociations, sont «extrêmement laborieuses» selon les propos de Markus Kaufmann qui les qualifie de «leurre».

Attaque frontale de la part des CFF

Le secrétaire syndical Urs Huber est du même avis. Il parle de «logique tenant du chantage» de la part de l'employeur et de revendications basées sur le modèle «si..., alors...» et

affirme qu'une vraie intention de négocier serait très différente. La masse de suppressions et de réductions revendiquées par les CFF est monstrueuse. Nous nous voyons obligés de revendiquer des droits pourtant clairement ancrés dans la CCT, et si les représentants de l'employeur nous concèdent certains de ces droits, ils appellent cela de la complaisance. La délégation de négociation du SEV a été révoltée de voir que des accords paraphés depuis longtemps concernant la CP CFF étaient mis en jeu comme moyens de pression. Les négociations sont très dures et compliquées. Nous devons faire surtout attention à ne pas nous essouffler, et il faut aussi que nos membres soient conscients et prêts à accepter que les négociations puissent durer encore de longs mois.

Assez de suppressions et de réorganisations à l'Infra CFF

Urs Huber a montré ensuite une présentation sur les projets de réorganisation actuellement en cours à Infra. Il faut craindre que ce rythme effréné ne cesse pas de sitôt. L'attaque des CFF semble d'autant plus insensée. Il y a maintenant déjà suffisamment de changements, de suppressions et d'incertitudes sans encore s'en prendre à la CCT!

Le fait que le nouveau chef de la division Infrastructure ait travaillé durant les 20 dernières années dans des multinationales américaines d'informatique n'est de surcroît pas rassurant.

Comment débloquer la situation?

Le vice-président SEV Manuel Avallone s'est exprimé sur le même thème, puisqu'il s'agit du thème d'actualité au SEV et celui qui inquiète le plus les membres. Pour la troisième fois, le terme «laborieux» a été utilisé en relation avec les négociations CFF.

Les négociations ne sont pas



Markus Kaufmann: «Des négociations laborieuses»



Urs Huber: «Dans une logique de chantage»



Manuel Avallone: «Un champ de mines»

seulement laborieuses mais elles tirent également en longueur: les représentants de l'employeur sont arrivés avec une masse de revendications et ont longtemps campé sur leurs positions. Manuel Avallone a tout de même un peu d'espoir: la veille de l'assemblée des délégués, confie-t-il, il a senti que les choses bougeaient du côté de l'adversaire mais ce sentiment est encore un peu diffus. Il y a encore beaucoup de terrains minés et de pierres d'achoppement.

Cependant si cela doit permettre de trouver une solution, alors pourquoi ne pas prolonger le délai de fin des négociations? Manuel Avallone présente la CCT comme un système qui s'intègre dans un autre système plus grand de dispositions légales et d'ordonnances. L'employeur doit bien réfléchir aux adaptations

à faire à quel moment. A ce qu'on veut faire, ce qu'on peut faire ou ce qu'on doit faire. Dans cette perspective, les CFF feraient mieux de ne pas insister pour réaliser des changements généralisés. Si la CCT était dénoncée par les CFF, Manuel Avallone a affirmé aux délégués que cela serait «une gif-

le pour chaque collaborateur, chaque collaboratrice, et une attaque frontale contre le SEV. Nous devons alors réagir à cela. Et là, nous aurons besoin de vous!».

pan.

INFO

Quel avenir pour les Travaux?

Les affaires statutaires ont été expédiées. Le rapport du président, les comptes et le budget ont été adoptés sans discussions et à l'unanimité. Les deux résolutions concernant la CCT CFF et une CCT pour les bus longue distance ont été approuvées sans

broncher. Memet Kaya a été élu au comité central et pourra intégrer le groupe «Avenir Travaux», dont le travail n'a pas pu être discuté lors de l'assemblée, faute de temps.

pan.



«BAU macht vieles klar»: une dernière fois avec ce logo qui sera adapté au nouveau logo du SEV.

133e assemblée des délégué-e-s ZPV à Berne

Le double accompagnement en sursis

«Le travail syndical est un livre scellé de sept sceaux.» C'est par cette phrase que le président central Andreas Menet a débuté son discours d'ouverture.

La situation actuelle intense se veut stimulante, preuve en est le grand nombre de délégué-e-s présent-e-s.

Andreas Menet a souligné que les syndicats se trouvent actuellement dans un environnement très difficile et que le travail syndical est compliqué à tous les niveaux. On parle aujourd'hui le plus souvent de productivité et de rentabilité. Le nombre croissant de membres montre l'importance que revêt le travail syndical face à un tel contexte. «Nous sommes ici afin de poser les jalons pour l'avenir», prévient Andreas Menet. La densité de l'ordre du jour n'était dès lors pas étonnante, les deux points forts étant bien sûr les négociations CCT et le projet Accompagnement de la clientèle 2020.



Andreas Menet a remis les arguments de la ZPV à Linus Looser.

Exposé et réactions

Durant la matinée, Linus Looser, chef de la gestion du trafic (VM) aux CFF, s'est exprimé sur la situation actuelle du projet Accompagnement de la clientèle 2020. La suppression double accompagnement permanent dès le changement d'horaire 2018 a donné lieu une fois de plus à de grandes discussions. Le représentant des CFF a essayé de faire part de sa logique: «Tous les trains ne seront pas accompagnés seulement par une personne. Ce sera le cas seulement là où, de notre point de vue, la chose sera possible et raisonnable.

Les trains avec beaucoup de passagers ou ceux à risques seront dotés de ressources supplémentaires.» Linus Looser a ensuite expliqué pourquoi les prestations de base comportent beaucoup moins de correspondances et de trains, qui se retrouvent soudain dans les prestations de renfort: les risques et les situations peuvent changer en cours d'année et cette catégorisation permet de faire des adaptations plus rapides. Les doutes et les craintes des membres ZPV n'ont pas été totalement balayés par ces explications. Suite à cela, la ZPV a

démontré par une action impressionnante pourquoi il fallait conserver le double accompagnement. Linus Looser a en outre reçu une prise de position de la ZPV (voir encadré).

Bagarre pour la CCT

Après une pause de midi riche en discussions, Manuel Avallone, vice-président SEV, a été accueilli pour parler de la CCT. Il a expliqué les difficultés de la situation actuelle et promis aux personnes présentes que la dé-

légation de négociations se battra bec et ongles pour une CCT équitable. Il a souligné que «les revendications des CFF étaient un vrai champ de mines et qu'il n'était pas possible de négocier dans de telles conditions». Manuel Avallone a en outre lancé un appel afin que chacun et chacune s'engage et recrute des nouveaux membres. Car l'union fait la force, et plus nous serons nombreux, plus nous aurons des chances de vaincre!

Chantal Fischer

Elections et congé



La ZPV a pris congé de Peter Lerf après son mandat durant quatre années au sein de la Commission de

gestion ZPV, conformément au tournus. Sa phrase «la résignation ne fait pas partie de notre vocabulaire» est tout à fait adaptée à la situation tendue dans laquelle se trouvent les syndicats actuellement. Richard Zbinden reprend la fonction dans

la CG. Yasmin Furrer a été élue en tant que nouvelle représentante de la jeunesse ZPV. La proposition de garder les deux candidates et de doubler ainsi la représentation des jeunes a été clairement rejetée, en premier lieu à cause des statuts qui devraient être modifiés pour un tel changement.

Ont été élus dans la conférence



CCT CFF: Sabine Brühlhart et Pascal Prince, ainsi que Vincent Biétry et Loucif Hicham (remplaçants).

ASSEMBLÉE VIVANTE

Les délégué-e-s affichent leur avis concernant AV 2020

Les délégués ZPV ont préparé une action adressée à Linus Looser, chef VM, lors de l'AD du 23 mai dernier. Toutes les personnes présentes ont reçu une carte avec un argument en faveur du double accompagnement. A la fin de la discussion avec Linus Looser, les délégué-e-s se sont mis en file pour épingler les cartes sur un tableau. Il en a résulté une belle image pleine d'arguments disant que le double accompagnement était non seulement sensé, mais indispensable. Après l'action, le président central

Andreas Menet a remis à Linus Looser une prise de position sur ce thème comportant les signatures des personnes présentes. Linus Looser, selon ses propres paroles, a été «impressionné» par l'action et a pris acte de la prise de position. Il aimerait reprendre les thèmes et questions ouvertes lors de prochaines discussions, du moins il l'a promis. Mais on se permet de douter qu'il puisse y avoir des adaptations dans le projet.

chf

Accompagnement 2020: la ZPV tient bon

La ZPV a lancé un sondage concernant l'Accompagnement 2020. Le nombre de réponses reçues en 13 jours est énorme. La ZPV a examiné les résultats lors de son workshop stratégique du 30 avril dernier. Les membres de cet organe disent merci pour les nombreuses réponses durant ce bref laps de temps. Toutes soutiennent la position de la ZPV. La ZPV se basera là-dessus pour développer ses arguments et maintenir sa demande de conserver le double accompagnement. Nous vous tiendrons au courant de la suite, vous trouverez de plus amples informations sur zpv.ch. Car la communication par VM de la prochaine introduction du projet d'Accompagnement de la clientèle

2020 par le biais de la news-app a créé une grande insécurité en lien avec le double accompagnement. VM met la priorité pour le double accompagnement seulement pour les trains désignés par l'OFT, par exemple ceux qui circulent à travers le tunnel de base du Gothard ou du Lötschberg. Mais qu'en est-il des autres trains? Il y a des trains critiques indépendamment des heures ou des régions où ils circulent, dans lesquels la suppression du double accompagnement est synonyme de risques et de dangers. Les trains qui circuleront après 22 heures ou tôt le matin le weekend disposeront d'un double accompagnement seulement si c'est possible. Il en va de même pour les doubles tractions ICN ou

les trains très longs, ainsi que les trains de pendulaires bondés. La ZPV n'est pas d'accord avec tout cela. En novembre déjà, elle a remis une prise de position mais a reçu la réponse il y a peu de temps seulement. Cette dernière était bien maigre, les arguments reposaient sur la numérisation et la flexibilisation. Et le personnel des trains ne sera pas le seul à souffrir de cette suppression du double accompagnement au vu de la charge de travail qui va augmenter. Les voyageurs aussi bénéficieront de moins de présence et se sentiront moins en sécurité en l'absence de personnel formé pour l'accompagnement.

Sabrina Tessmer

Sous-fédération du personnel de la manoeuvre (RPV): 121e assemblée ordinaire des délégués

Appel à la direction Cargo

Les délégués RPV ont adopté une lettre ouverte à l'attention du président du Conseil d'administration et du CEO contre la suppression de près d'un tiers des 2600 postes chez CFF Cargo et de près de la moitié des 347 points de desserte. Deuxième point fort de cette assemblée très animée: les négociations CCT CFF / CFF Cargo.



Les délégués avec la lettre ouverte adoptée: «Stop à la mauvaise gestion - donnez une chance au trafic de marchandises par le rail!».

En plus des 27 délégués avec droit de vote, de deux anciens délégués invités et des cinq membres de la commission centrale, deux traducteurs et trois personnes du secrétariat central SEV ont pris part à l'AD du 23 mai à Berne.

CFF Cargo

Le président central **Hanspeter Eggenberger** a informé sur la réduction de sept collaborateurs prévue en juin dans le team de manoeuvre à Ziegelbrücke à cause de la suppression de wagons à manoeuvrer. Des solutions sur d'autres sites ont été trouvées pour toutes les personnes touchées. Ceci est un exemple du fonctionnement du partenariat social avec CFF Cargo, a déclaré le secrétaire syndical SEV **Philipp Hadorn**. Si la disparition d'une partie de la clientèle aboutit à une réorganisation le SEV l'accompagne mais il ne cautionne pas la réduction massive prévue pour le réseau de desserte du trafic par wagons isolés (WLV). De tels démantèlements ont souvent eu lieu ces dernières années chez Cargo mais jamais il n'a été possible d'obtenir l'auto-financement que l'on espérait. Ceci n'est pas réaliste en ce qui concerne le seul WLV, et un transfert sur la route serait économiquement préjudiciable, d'autant plus que le trafic des marchandises augmente en Suisse. Cargo a besoin d'une stratégie innovatrice et d'une

Monsieur Andreas Meyer (président du Conseil d'administration de CFF Cargo) Monsieur Nicolas Perrin (CEO de CFF Cargo), **maintenant, ça suffit!** (...) Les processus de démantèlement semblent programmés depuis la fondation de CFF Cargo. (...) Pour quelle raison Monsieur Meyer et son équipe procèdent-ils encore en toute hâte à un redimensionnement historique de l'offre en matière de transport de marchandises par le rail, alors même que le Conseil fédéral et le Parlement réclament une réorganisation du Conseil d'administration de

nouvelle équipe de direction incluant des logisticiens. Au cours de la discussion, les délégués ont critiqué la mauvaise planification de la réorganisation «WLV17». Il est très difficile de satisfaire la clientèle dans de telles conditions. Cela se répercute sur la santé et la sécurité: irrégularités et accidents sont à la hausse. Avec ce nouveau démantèlement la pression augmente. Le chaos menace. Nous devons apprendre à dire «Non!» car attention: si quelqu'un est accusé de négligence grave, il devra répondre personnellement des domma-

LETTRE OUVERTE À LA DIRECTION DE CFF CARGO

CFF Cargo ? Comment CFF Cargo peut-il tolérer sans résistance la suppression des compensations pour prestations de service public, alors même que cette mesure conduit à un accroissement du nombre de camions, de bouchons et du chaos sur les routes, à une augmentation des nuisances pour la population et l'environnement, ainsi qu'à des dépenses supplémentaires pour les routes ?

La confiance des agents de la manoeuvre dans la gestion actuelle de CFF Cargo par Andreas Meyer est morte ! Nous exigeons :

- Halte au démantèlement !
- Impliquez-vous auprès de la Confédération, des cantons et des communes pour obtenir des contributions en leur vendant mieux le trafic de marchandises par wagons isolés comme un réel service public !
- Cherchez activement de bonnes solutions avec vos clients, afin que les chemins de fer participent à la croissance du transport des marchandises.
- N'exigez pas obstinément des volumes minimaux et ne laissez pas les petits clients croire qu'ils ne se sont plus les bienvenus. Au contraire, faites preuve d'innovation !

- La crise permanente orchestrée « depuis en haut » doit cesser. La « réorganisite aiguë » n'est pas encore digérée : persistez et ce sont le chaos, une recrudescence d'accidents et de burnouts qui menacent.
- Laissez à une nouvelle équipe le soin de développer une stratégie visionnaire (...). Que le dernier acte d'une stratégie d'entreprise inefficace ne soit pas la mise à mort du trafic de marchandises par wagons isolés. (...)

Berne, le 23.05.2018,
Assemblée des délégués RPV
(Texte raccourci)

ges causés. «Automatisation et numérisation, oui, mais avec la formation adéquate!» a-t-il été répété. La formation ne doit pas pâtir des sous-effectifs. Les délégués ont discuté de deux variantes de lettre ouverte à l'attention de la direction Cargo et ont voté pour la plus dure.

Négociations CCT

La vice-présidente SEV **Barbara Spalinger** a informé sur l'avancée des négociations, celles-ci s'avèrent difficiles. Lors de la discussion, les délégués se sont exprimés en majorité contre la réduction de la durée mini-

male du travail de 6 heures à 4 heures par jour, et aussi contre une intégration dans le salaire assuré des indemnités, utile par exemple pour les cas de maladie et la caisse de pensions. Cela serait trop cher surtout pour les jeunes. Ce serait mieux de demander pour eux une évolution plus rapide dans la plage salariale. Une autre pierre d'achoppement se situe au niveau de l'évaluation du personnel (EP) qui a des effets sur le salaire, car beaucoup de jeunes se trouvent défavorisés. La majorité des délégués a voté

répercussion salariale, préférant un entretien d'évaluation plus ouvert. Une large majorité veut conserver la possibilité de toucher la prime d'ancienneté sous forme de vacances. Fabio Winiger a été élu en tant que nouveau membre de la commission centrale. Pour la commission de gestion SEV, la RPV proposera au congrès 2019 Richard Schlegel pour succéder à Werner Graf. Les délégués ont accepté des comptes annuels 2017 déficitaires et un budget 2019 qui prévoit aussi un déficit (incluant 4000 fr. pour le centenaire du SEV)

Pensionnés

Jeu 7 juin ■ **PV Valais**



Sortie à Champéry

www.sev-pv.ch/wallis-valais

Sortie au «Palladium» à Champéry. Menu : anti-pasti maison, filets-mignons aux champignons de nos sous-bois, tagliatelles et courgettes sautées, sorbet valaisan. Sont compris dans le prix de 40 fr.: le repas de midi, les boissons (vins, eaux minérales, café) et l'apéro.

Inscriptions à Donald Clerc au 079 710 94 71 ou donald.clerc@netplus.ch dans les meilleurs délais (le **1er juin au plus tard**).

Jeu 14 juin ■ **PV Neuchâtel**



Sortie au Lac de Thoune

Rens. et inscriptions **juste au 8.6** au 032 725 62 88 ou renevey26@gmail.com

Départ de La Chaux-de-Fonds à 9.32 - Neuchâtel dép. 9.59. Repas entre Thoune et Interlaken sur le bateau à vapeur Blümlisalp. 45 fr. y compris boissons.

Mardi 19 juin ■ **PV Fribourg**



Sortie annuelle A Rochers-de-Naye

Inscriptions jusqu'au 12.6: j-michel.gendre@bluewin.ch ou Jean-Michel Gendre, route de St-Eloi 78, 1470 Estavayer-le-Lac, tél. 026 663 80 84

Rendez-vous à 8 h 40 dans le hall de la gare de Fribourg (train de 9 h 04, Payerne 8 h 16, dir. Fribourg), Romont 9 h 23, Bulle 9 h 45, Rochers-de-Naye ar 12 h 06 via Montbovon-Montreux. Apéro et repas au restaurant Plein Roc pour 30 fr (sans les boissons). Chacun se munit de son titre de transport (AG FVP et CJ valables).

Retour: 15 h 11, Fribourg ar 17h33 via Montreux-Lausanne (Romont ar 17h15, Bulle 17h41 - changer à Romont -, Payerne ar 18 h 14).

Mardi 26 juin ■ **PV Genève**



Sortie à Grangeneuve (FR)

Cette année, la sortie de section sera un retour aux sources pour une partie d'entre nous. Nous partons de Cornavin à 8h, Fribourg arr. 9.33 h. Correspondance rapide pour prendre à 9.38 h le bus pour Grangeneuve. Un café-croissant nous attend à l'Institut agricole (photo) puis nous visitons le domaine en groupes.

Un apéro et un menu composé de produits locaux vous sera servi après la visite. Pour le retour un bus toutes les 30 minutes direction Fribourg selon vos envies.

Cette sortie n'est malheureusement pas adaptée aux chaises roulantes ou aux déambulateurs.

Inscrivez-vous en versant 50 frs. par participant-e jusqu'au 20 juin sur le CCP de la section. Titre de transport : carte journalière ou AG.

Le comité

Sections

Mardi 26 juin ■ **Association retraités tl, métro et ville de Lausanne**



Le Landeron (restaurant «La Lagune», Région Trois Lacs

Dép. du Vélodrome à 8h30 ou des Croisettes à 8h45. Direction Auvèrier - château pour un apéritif - dégustation. Puis au Landeron au restaurant «La Lagune» avec filet de perches au menu. Retour à Lausanne vers 17h. 95 fr. (boissons non comprise). Inscription jusqu'au 16.6. Rens. Daniel Jeanguenin, 079/775.71.26 ou Franco Cerise: 021/652.83.07 / 079/342.69.78 **Rosset Yvan**

Mardi 5 juin ■ **SEV TL**

19h30
Café restaurant
Le Florissant

Assemblée générale à Renens

Restaurant Le Florissant (Avenue Florissant 28, 1020 Renens). Ordre du jour statutaire. Bienvenue à nos retraités.

Le Comité

Décès

Cand Marguerite; 1922; veuve de François, Yverdon-les-Bains, PV Vaud.

Chevalier Juliette; 1928; veuve d'André, Préverenges, PV Vaud.

Folly Raymond; 1937; fonctionnaire spécialiste, Fribourg, PV Fribourg.

Gerber Danielle; 1950; veuve de

Charles-André, La Chaux-de-Fonds, PV Neuchâtel.

Pauchard Maurice; 1921; Bern, PV Bern.

Piguet Janine; 1936; veuve de Maurice, Ecublens VD, PV Vaud.

Vanolli Jérémie; 2000; apprenti logisticien-transport, Montricher, SEV Apprentis.

■ **Départ à la retraite au sein de la rédaction**

Au revoir Peter!

Après plus de 9 années au sein de la rédaction, Peter Anliker va quitter le SEV et partir à la retraite. Il aura désormais plus de temps à consacrer à ses nombreux projets.

Peter a toujours cherché avec perspicacité des histoires ou des personnages qui sortaient de l'ordinaire - et a su les dénicher. Certains se souviennent peut-être d'un reportage qu'il a réalisé sur les travaux de dégelage de la neige entre Andermatt et le col de l'Oberalp. Ou son texte sur Adrian von Allmen, paysan de montagne et préparateur de pistes venant de la région de Mürren.

Ces deux expériences sont inoubliables pour Peter Anliker. Ce qui reste avant tout gravé dans sa mémoire, ce sont les rencontres avec les gens, que ce soit avec un éleveur de lapins employé aux CFF, un surveillant de voies ou la présidente de RailArt.

Pendant son enfance, Peter Anliker montrait déjà de l'intérêt pour les chemins de fer et les transports publics par le biais de son père qui travaillait dans ce domaine. Ce n'est pas tant le système des transports publics qui l'a fasciné mais bien les hommes qui sont des acteurs au sein de ce système et y travaillent. C'est leur histoire et leur parcours

qui le passionnent.

Après plus de neuf ans, le moment des adieux est arrivé. A fin juin, Peter Anliker va prendre une retraite bien méritée. Il ne va pas s'ennuyer. Il planche sur plusieurs projets. En tout premier lieu, il va achever cette thèse qu'il a longtemps dû reporter - et se pencher sur bien d'autres travaux d'écriture. De même, il poursuivra son activité au Tribunal des Prud'hommes. Il aura également davantage de temps pour une de ses passions: la randonnée. Il pourra accomplir les étapes manquantes de son périple le menant de Porrentruy à Chiasso.

Peter, nous te remercions pour les nombreuses années de collaboration collégiale. Tes histoires vont nous manquer. Nous te souhaitons tout de bon pour la suite et bonne route!

chf



Alexander Egger

■ **PV Vaud**

«Restons solidaires!»

Devant 75 participants, cette 1ère A.G. s'est déroulée sous la direction de notre président René Guignet. Après l'ouverture par l'ensemble musical d'Etagnières, les souhaits de bienvenue et la lecture du pv de la dernière A.G, nous passons au rapport du président. Au 31.12.2017, la section compte encore 1436 membres. L'année 2017 a été particulièrement marquée par le 100ème anniversaire de la section au château de Chillon, la fête fut belle et le budget respecté. Pour la 1ère fois, une réception à l'intention des nouveaux pensionnés a été organisée. Il cite plusieurs points tirés du rapport de la sous-fédération PV, dont de larges extraits ont déjà paru dans ce journal. Il nous informe de l'augmentation du prix des cartes multi-jours, en invitant les membres à en acheter avant le 1er juin au prix de 190.-. Dans ces temps difficiles pour les travailleuses et travailleurs, y compris pour nous les retraités, il conclut en invitant les membres à

rester solidaires et à ne pas quitter le navire syndical. Les comptes 2017 présentent un léger bénéfice et sont adoptés. Pour 2018, un budget équilibré est aussi présenté, puis adopté. Un achat d'obligations de la Maison du Peuple à Renens, pour un montant de 10000 francs est accepté. Pour la 1ère fois, la section a organisé une sortie en car, au Mont Revard, par un temps superbe et une belle ambiance. Dès 2018, une course sur deux se fera en car, il en est de même pour l'invitation aux nouveaux retraités. L'invité de notre AG. a été Pro Senectute, qui par la bouche de son directeur vaudois nous a évoqué ses différentes tâches et aides aux populations des 3ème et 4ème âges et nous a remis une documentation adéquate.

Rappel de quelques dates:

3 octobre 2018 - 2ème A.G,

21 novembre 2018 - invitation aux nouveaux membres PV,

5 décembre 2018 - Noël de la section.

Baisse du taux de conversion de la Caisse de pensions CFF

Les CFF réduisent les retraites

Le conseil d'administration des CFF a décidé d'utiliser la caisse de pension comme moyen de pression sur les négociations CCT CFF. Seul un résultat suffisant à ses yeux pourrait assurer l'instauration complète des mesures d'atténuation décidées en février entre partenaires sociaux pour palier la baisse du taux de conversion.

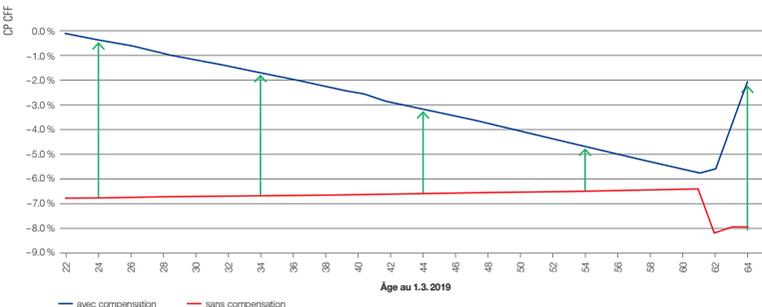
Le Conseil de fondation de la Caisse de pensions CFF a décidé d'abaisser le taux de conversion (pour le calcul des rentes à partir du capital de vieillesse) de 5,18% actuellement à 4,73%, ceci en quatre étapes du 1er mars 2019 au 1er janvier 2022. Le fait est que les espérances de rendement sont faibles et que la CP, avec le taux de couverture actuel (107,1% au 1er janvier 2018) n'a pas de grandes réserves, dès lors que la proportion de pensionné-e-s par rapport aux actifs est très élevée (46%). L'abaissement du taux de conversion provoquerait une baisse des rentes futures de 7% environ s'il n'y avait pas de mesures d'atténuation. C'est pourquoi les représentants SEV au Conseil de fondation on toujours lutté pour que la décision d'abaisser le taux de conversion ne soit prise que lorsqu'une solution

d'atténuation serait décidée. Malgré cela, le Conseil de fondation a décidé de l'abaissement en février déjà.

La Communauté de négociations (CN) formée du SEV, du VSLF, de Transfair et de l'Association des cadres a signé en février un accord avec les CFF portant sur les trois mesures d'atténuation suivantes :

1. Une augmentation de l'avoit de vieillesse (= versement annuel des assurés plus versement annuel des CFF en tant qu'employeur) de 1,5%. Le financement se répartit par moitié entre les assurés et l'employeur CFF. Les collaborateurs jusqu'à 39 ans ne cotisent pas : seul l'employeur paie une prime plus élevée. Dès l'âge de 40 ans, les collaborateurs paient 1% du salaire en plus. En contrepartie des primes plus élevées de l'employeur, le personnel renonce définitivement dès le 1er janvier 2019 au jour de vacances auquel il a déjà renoncé depuis 2016 pour l'atténuation de l'abaissement du taux de conversion.

2. Une garantie des droits acquis pour les assurés nés jusqu'au 31 janvier 1961, financée par la Caisse de pensions CFF: Celui qui prend sa retraite après le 1er mars 2019 reçoit au moins la même pension de vieillesse qu'il aurait reçue en cas de départ à la retraite au 1er février 2019.



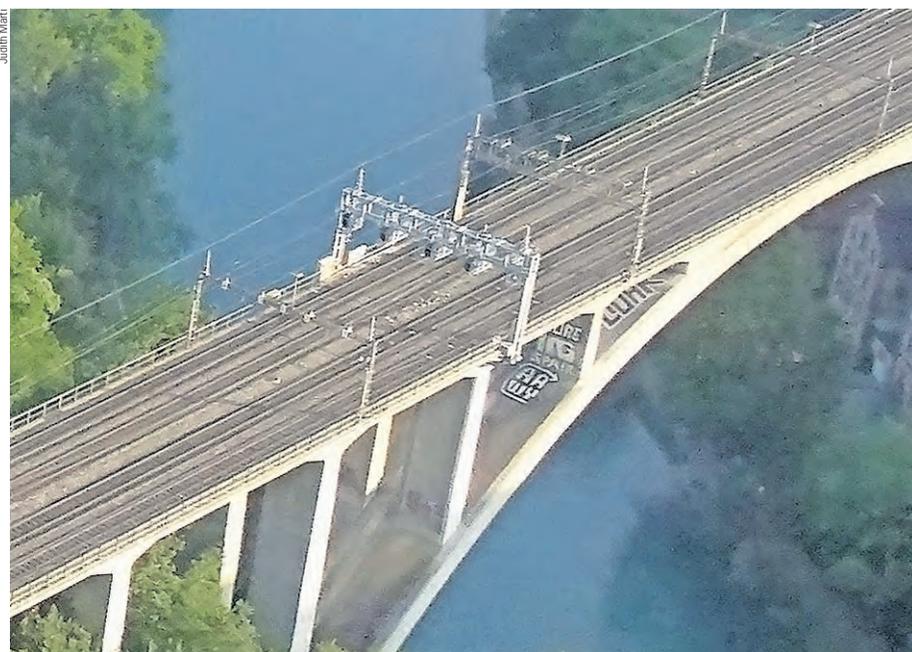
Les baisses de rentes en % par rapport à aujourd'hui à l'âge de 65 ans: la courbe rouge montre les baisses de rentes sans mesures d'atténuation, la bleue avec. En vert, les effets des mesures d'atténuation.

3. Un renflouement de l'avoit vieillesse des assurés qui, avec les mesures 1 et 2, devait atténuer à 3% environ la baisse de rente pour un collaborateur de 50 ans aujourd'hui. Le financement devait incomber à la CP CFF. Le taux de couverture de la CP en aurait été abaissé et par conséquent le risque de sous-couverture en cas de crise financière aurait augmenté. C'est pourquoi, selon l'accord, les CFF devaient donner la garantie de participer à un éventuel assainissement. En contrepartie, la CN acceptait une augmentation du contingent des contrats Code des obligations de 5% des collaborateurs aujourd'hui à 7,5%. Restait ouverte dans l'accord une deuxième variante avec un renflouement plus important.

Alors que les organes décisionnels de la CN avaient déjà accepté l'accord en février, le Conseil d'administration des CFF a reporté sa décision et a décidé maintenant, le 17 mai, de ne donner son feu vert qu'aux mesures 1 et 2. Le Conseil d'administration ne veut consentir à la mesure 3 que lorsque les négociations CCT en cours auront abouti de son point de vue à un résultat suffisant.

Le SEV est révolté par la rupture de l'accord de février. Il en résulte que l'atténuation est plus faible que convenu, en particulier pour les collaborateurs âgés : ceux-ci – suivant leur année de naissance – doivent accepter des pertes de rente de près de 6% (voir graphique). Avec la mesure 3, les pertes seraient restées en-dessous des 4%. **SEV**

Photomystère: «Où est-ce ?»



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 de poche «Outrider» au look SEV.

Solution du concours paru dans **contact.sev** n° 6:

Un oblitérateur à billet. Une photo peut être consultée sur www.sev-online.ch.

Le sort a désigné **Renate Ammann, Montreux, membre de la VPT MOB.**

Elle remporte 40 fr. de chèques Reka.

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 6 juin.