

SEV N°13

Le journal du Syndicat du personnel des transports



CCT CFF / CFF CARGO

Votre mobilisation a payé!

Giorgio Tuti

▶ p. 2

La nouvelle CCT CFF/Cargo est née - elle a vu le jour après neuf mois d'âpres négociations. C'est le temps d'une grossesse, et comme pour une grossesse les trois premiers mois ne se sont pas déroulés de la manière la plus agréable qui soit. Les revendications ahurissantes des CFF nous ont donné des nausées à répétition.

Ces neuf mois furent difficiles pour nous tous, jalonnés d'impasses et d'incertitudes. Pendant longtemps nous n'avons pas su dans quelle direction avancer pour trouver une issue. Nous sommes restés fermes. Nous avons obtenu des CFF qu'ils abandonnent peu à peu leurs revendications initiales. C'était le seul moyen de continuer les négociations. L'engagement et

la mobilisation de nos membres nous ont donné les moyens de poursuivre les pourparlers. Ils ont participé à de nombreuses actions, distribué des flyers, des chocolats, ils ont porté des badges et lâché des ballons. Ils ont pris des risques, ont thématiqué la CCT sur leur lieu de travail et montré aux CFF très clairement, sans aucune équivoque que dans de telles conditions, avec ce que les CFF et CFF Cargo voulaient imposer, il n'y aurait pas de nouvelle CCT. Et ils n'ont pas lâché, même au-delà des trois premiers mois, durant tout le processus de gestation de la CCT ou, disons-le, durant toute la grossesse.

Merci beaucoup à vous tous! Sans votre engagement, cela n'aurait pas été possible.

Naturellement, mes remer-

ciements vont aussi à l'ensemble de la délégation de négociations, aux secrétaires syndicaux SEV, aux présidents centraux des sous-fédérations qui, pendant neuf mois, au front comme dans les coulisses, opiniâtres mais fair-play, toujours ouverts à la discussion, déterminés, ont contribué à amener ces négociations vers un bon résultat. Et n'oublions pas le reste du personnel SEV dont le constant soutien nous a permis de réaliser ce tour de force.

Nous voici donc très heureux de vous présenter notre nouveau-né qui porte le nom de CCT CFF/ CFF Cargo n°6. Les membres de la conférence CCT, qui ont accepté la nouvelle CCT par plus de 85% des voix, partagent notre joie.

Bravo!

Maillard nommé

Le comité du SEV a préféré Pierre-Yves Maillard à Barbara Gysi

3

Grève Générale

En novembre 1918, les cheminots jouaient un rôle crucial dans la grève

4

Egalité

Plus de 20 000 personnes à Berne pour exiger l'égalité salariale

5

Questionnaire-santé, tes droits

Lors d'examens d'aptitude médicaux effectués pour les CFF, le Health and Medical Service (HMS) a utilisé jusqu'à présent un questionnaire détaillé qui a fait grincer des dents. L'Office fédéral des transports (OFT) en a désormais interdit l'usage jusqu'à nouvel ordre. Entre-temps, en lieu et place, c'est le questionnaire de l'Annexe 1 de la directive médicale de l'OFT « Examen d'aptitude médicale pour l'admission aux activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire », qui doit être utilisé. Si, lors d'examens d'aptitude médicaux effectués sur les collaborateurs du BLS, le HMS devait continuer à utiliser son propre questionnaire, la même procédure serait en principe appliquée.

Si des discordances devaient apparaître, le SEV sera là pour vous soutenir.



Le droit à la déconnexion est désormais inscrit dans la CCT. Une amélioration significative ! (Photo : Sandro Almir Immanuel, pixelio.)

Assemblée romande VPT

L'assemblée romande VPT du **3 novembre** à Cossonay, organisée cette année par la section MBC fait la part belle à la Grève générale et plus précisément: «Les 100 ans de la Grève générale, est-ce toujours d'actualité?». Inscription sans tarder auprès de votre comité de section. Nous vous y attendons en nombre!

Votre comité d'organisation

NORS: des interrogations

A CFF Infrastructure, le secteur Maintenance (I-IH) est une fois de plus en pleine réorganisation, et c'est encore une fois le coup de massue. Au 1er janvier 2019 dans la région Sud, le projet pilote NORS (Nouveau modèle d'Organisation de la Région Sud) s'appliquera en vue de modifier fondamentalement les actuels processus de travail. Dans une optique purement syndicale, on constate que peu de postes ont été supprimés et qu'en ce qui concerne l'échelle des salaires, il n'y a que des gagnants. En outre les teams restent en place. Cependant, les structures actuelles des chefs de team seront partout anéanties et les responsables de projet n'ont pas su donner beaucoup de réponses convaincantes aux questions posées par le SEV concernant les aspects techniques et organisationnels. L'exigence du SEV: ce projet NORS ne doit pas dépasser les limites d'un projet pilote. Mais cela sent la duperie à plein nez: quels que soient les résultats, le projet sera appliqué!

CCT CFF / CFF CARGO

Oui massif!

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Quelque 85% de oui à la nouvelle CCT CFF/CFF Cargo! Le vote des délégué-e-s de la conférence CCT le 17 septembre est clair et net. Il ne manque désormais que le oui du Conseil d'administration des CFF, qui se sera prononcé le mercredi 26 septembre, après notre délai rédactionnel. Le résultat démontre que la délégation de négociation du SEV a obtenu une bonne CCT, conforme aux attentes des délégué-e-s, même si des éléments ont été jugés insatisfaisants.

En début de journée, le président du SEV Giorgio Tuti a posé le décor: «Il y a 20 ans, certains d'entre vous étaient déjà là. Le statut de fonctionnaire allait tomber. Le SEV allait entrer dans le monde des CCT. Le contrat social était à haut potentiel de conflit à l'époque! Aujourd'hui, c'est de la 6e CCT CFF/CFF Cargo dont on parle. Le contrat social revient sur la table à chaque négociation et pourtant il est encore là! C'est la seule CCT de Suisse qui prévoit un tel contrat social. Que ce point soit encore dans la CCT actuelle démontre notre capacité d'organisation et de mobilisation. Il s'agit aujourd'hui d'analyser ce

résultat de négociation de manière globale pour l'ensemble du personnel des CFF!»

Manuel Avallone, vice-président SEV à la tête de la Communauté de négociations, est lui aussi revenu sur le contexte entourant les négociations. «Nous avons lancé un sondage dans lequel les garanties ToCo et la protection contre le licenciement étaient des points fondamentaux. La progression salariale, les défis de la numérisation, l'amélioration du congé paternité et l'invalidité professionnelle figuraient au rang des éléments importants. Une année après, je pense pouvoir dire que nous avons écouté nos membres.»

«Le meilleur compromis possible»

Les revendications démesurées de la direction font aussi partie de la situation initiale: attaques contre le contrat social, les allocations régionales, les garanties ToCo, les primes de fidélité, les vacances des plus de 60 ans... «C'est grâce aux présences sur le terrain, grâce aux commentaires du personnel sur l'intranet de l'entreprise et à la mobilisation du SEV le 18 juin que les négociations ont pu être ramenées à un niveau raisonnable. Il faut aussi y ajouter les émissions médiatiques.»

Un délégué au verbe acéré a lâché: «Merci d'avoir transformé le pitbull CFF en chihuahua. Je considère que la réussite de l'entreprise dépend de nous, mais elle n'est pas capable de nous remercier comme il se doit.» Au final, les délégué-e-s ont nettement refusé de faire dépendre l'acceptation de la CCT de l'aval par le CA de la dernière tranche de mesures dans le dossier de la Caisse de pension. Cette demande émanait d'un délégué AS. Les sous-fédérations ont estimé que le paquet est «globalement bon malgré les quelques éléments négatifs qui touchent les Travaux», a relevé Hans-Ulrich Keller. Pour la LPV, le résultat est le meilleur possible. Quant à Danilo Tonina (RPV), il a souligné que l'accord sur les garanties ToCo engendrerait des voix contraires dans sa sous-fédération.

En guise de conclusion, Giorgio Tuti a remercié les délégué-e-s pour leur engagement sur l'ensemble du processus. Il a aussi chaleureusement remercié l'ensemble du personnel du SEV, les présidents centraux et ses deux vice-présidents pour avoir dirigé la Communauté de négociation. «Mais le plus grand merci va à nos membres, sans eux, sans vous leurs représentants, le résultat n'aurait pas été celui-ci!»

Protection numérique

Le SEV a su thématiser les méfaits de la **numérisation**. Le droit à la déconnexion et le droit de lire les infos pendant le temps de travail sont ancrés dans la CCT. Autre nouveauté qui fera l'objet d'un projet pilote, la possibilité de faire analyser sa position sur le marché du travail (concept de l'arrêt au stand). Les coûts sont pris par l'employeur, le temps est en principe à la charge de l'employé-e.

La participation aux frais de **maladie** est une autre nouveauté par le bais d'une déduction de 1,2% en trois étapes de 0,4% (2019/20/21), entièrement compensée par des étapes identiques pour le personnel actuel. Cette nouvelle réglementation offre quelques améliorations. Les indemnités soumises à l'AVS seront incluses dans le salaire assuré. Les personnes malades de longue durée obtiendront dès le premier jour d'absence un forfait journalier individualisé, ce qui améliore notablement le revenu de remplacement des groupes professionnels à horaires très irréguliers. **Un congé paternité de 20 jours** a été adopté et doublé.

«Le risque de perdre les garanties ToCo était réel»

Dans le domaine du **Temps de travail**, la garantie des 115 jours libres est maintenue, la semaine de vacances des plus de 60 ans sont maintenues. Rien ne change pour les primes de fidélité. En raison des changements législatifs, il a fallu négocier quelques nouveautés. Ainsi, le personnel effectuant des tours de service aura droit à au moins 12 week-end entiers de congé. Pour les pauses extérieures, ce sera 15% de supplément dès le changement d'horaire 2019/20 et si la pause dure plus d'une heure c'est 30%. Des changements liés à la nouvelle OLD. Cette réglementation est meilleure que ce que prévoit la LDT. Quelque 12 000 employé-e-s sont concerné-e-s d'après Martin Allemann, spécialiste LDT au SEV.

La progression salariale est améliorée. Il y a toujours 0,8% de la masse salariale pour la progression et même 0,9% en 2021. La grande nouveauté réside dans le fait que les montants pour les PUP (part unique liée à la prestation) sont limités à 0,4% de la masse salariale. Ainsi, quelque 0,15% de l'ar-

gent pour les PUP ira pour ceux qui sont dans les 1er et 2e tiers de la progression salariale.

L'absence d'adaptation au renchérissement s'il n'atteint pas 1,2% a fait bondir plusieurs délégués. «Ces dernières années, il n'y a pas eu de renchérissement, a rappelé Manuel Avallone. Nous nous sommes donc concentrés sur les besoins des plus jeunes qui sont en progression salariale.»

L'accord sur les **garanties ToCo** a suscité énormément de réactions. Les garanties inférieures ou égales à 5000 fr. ne seront pas touchées. Pour celles qui sont supérieures, elles seront abaissées en deux étapes (2020 et 2022) mais maximum de 5% de la valeur plafond du niveau d'exigence respectif. La garantie restante ne fera plus l'objet de discussions. «Pour plus de 3000 personnes ce ne sera plus un thème. Le risque de les perdre pour plus de 3800 personnes dans trois ans était bien réel! C'est impopulaire, mais c'est la vérité», a argué Giorgio Tuti.

GIORGIO TUTI répond

Pourquoi un nouveau logo?

J'ai appris que le SEV allait bientôt introduire un nouveau logo. Pourquoi se débarrasser d'une valeur sûre?

Au SEV, nous avons un problème démographique: les enfants du baby-boom s'en vont gentiment à la retraite. Et nous devons absolument parvenir à éveiller l'intérêt des générations plus jeunes dans les entreprises de transports publics. Nous nous sommes penchés sur le problème de la communication avec les jeunes. Si nous voulons interpeller les jeunes, nous devons moderniser notre image. C'est là qu'intervient un nouveau logo.

En 2019, le SEV fête ses 100 ans d'existence. C'est donc le moment idéal pour montrer à nos membres existants mais aussi à nos futurs membres potentiels que notre organisation, malgré son grand âge, reste actuelle et moderne. Nous ne sommes pas une pièce de musée!

Le nouveau logo contribue en outre à unifier l'image du SEV et de ses sous-fédérations. Il sera ainsi possible de savoir au premier coup d'oeil que les sous-fédérations font partie du SEV.

Mais n'ayez crainte: dans tout ce que nous entreprenons, nous n'oublierons pas les générations plus âgées ni nos fidèles membres de longue date. Ce sont eux qui ont forgé le SEV durant les dernières décennies et c'est grâce à eux que nous fêterons l'année prochaine nos 100 ans! Il est certain que nous ne calquerons pas notre communication «uniquement» sur les plus jeunes.

Le plus important, et cela l'a toujours été et le sera toujours, c'est le dialogue personnel avec nos membres. Lors des actions dans la rue, par écrit, par téléphone ou également online... Cela ne changera pas et dans 100 ans, ce sera toujours pareil!

Tu souhaites poser une question Giorgio ou à un autre membres de la direction du SEV? Ecris-nous à journal@sev-online.ch

COMITÉ SEV

Présidence de l'USS: Maillard nominé

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Le comité du SEV a nommé Pierre-Yves Maillard pour la course à la présidence de l'Union syndicale suisse (USS). Son Congrès tranchera le 1er décembre. Le budget 2019 a été approuvé sans coup férir.

Vendredi 21 septembre, le comité du SEV a eu l'occasion d'entendre les deux candidats à la présidence de l'Union syndicale suisse, Barbara Gysi et Pierre-Yves Maillard. Entre deux personnes à l'expérience reconnue, la lutte s'annonçait ardue. La conseillère nationale socialiste a fait valoir son expérience professionnelle et politique en faveur du service public. Parmi les priorités de l'USS, elle a relevé que «l'USS doit combattre avec plus

de fermeté les discriminations salariales.» Dans la politique salariale, il s'agit de «défendre des salaires convenables dans le public et le privé», a-t-elle encore martelé.

Comme atout, Barbara Gysi n'a pas manqué de rappeler son activité au sein de la Commission de la sécurité sociale et de la santé du National «où des dossiers fondamentaux pour les syndicats sont traités». Questionnée par les membres du comité du SEV sur les défis du monde syndical, elle a bétonné que «les économies réalisées grâce aux nouvelles technologies doivent bénéficier aux employé-e-s. Les améliorations obtenues dans la CCT CFF sur ce thème sont d'ailleurs un exemple.» Et quelle est sa solution pour contrer la baisse des effectifs des membres de l'USS? «Miser avant tout sur les femmes qui sont encore insuffisamment organisées», a

relevé celle qui est aussi présidente de l'Association du personnel de la Confédération.

Le conseiller d'Etat vaudois socialiste Pierre-Yves Maillard a évoqué ses combats syndicaux et politiques, comme ce référendum contre la libéralisation du marché de l'électricité alors qu'il était secrétaire régional FTMH Vaud-Fribourg. Il a aussi pris pour exemple son action dans le canton de Vaud où il dirige la Santé et l'action sociale. «Par petits pas, nous avons pu apporter des améliorations pour les revenus modestes, à l'instar du plafonnement des primes maladies dans le budget des Vaudois et Vaudoises dès le 1er janvier 2019.»

Ses projets pour le mouvement syndical suisse? «La baisse des membres n'est pas une fatalité. Il s'agit de soigner la base qui s'affaiblit et d'élargir notre mouvement. Certains syndicats ou associations professionnelles ont un statut d'observateurs depuis des années. Il est peut-être temps qu'ils franchissent le pas et adhèrent pleinement à l'USS. Il faut aussi se demander si cela fait sens d'avoir deux faitières syndicales dans notre pays». Attendu au tournant sur l'égalité salariale, il a estimé qu'il est temps de lancer une initiative pour exiger le contrôle de l'égalité salariale dans les entreprises par les pouvoirs publics. Plus généralement, il s'est positionné en faveur d'un usage plus fréquent de l'initiative populaire, «pas pour créer le débat mais bien pour engranger des victoires».

Le profil des deux candidats a séduit le comité, mais il a tranché pour Pierre-Yves Maillard dont la forte expérience syndicale et politique à divers niveaux, ainsi que sa personnalité ont fait pencher la balance.

Budget 2019 approuvé

Le comité a approuvé à l'unanimité le budget 2019 équilibré pour des charges globales de quelque 13 millions. L'équilibre est atteint après déduction des montants alloués au 100e anniversaire du SEV l'an prochain et des investissements liés au projet Fairlog. Voilà sur le plan des dépenses. Pour les recettes, les taux d'intérêt bas font que les revenus des marchés financiers restent faibles, même s'ils sont plus élevés que pour le budget 2018. «Le recul des membres lié principalement aux décès est par contre plus faible qu'envisagé en raison des adhésions liées à la CCT CFF/CFF Cargo et à l'intégration des anciens membres de PUSH en 2017. Le but de notre politique financière reste l'équilibre budgétaire. Et nous y parvenons ces six dernières années grâce à une discipline dans la maîtrise des coûts», a relevé le chef des Finances Aroldo Cambi.



Barbara Gysi et Pierre-Yves Maillard ont présenté leur programme au comité SEV.



Les résultats des votations fédérales de ce week-end ont engendré une bonne nouvelle pour la mobilité douce puisque la promotion du vélo fait son entrée dans la Constitution. Le peuple a dit oui à 73,6% à cet arrêté qui permet d'encourager les pistes cyclables comme le sont les chemins pédestres. Tous les cantons ont dit oui.

Pendant des années les conducteurs et conductrices de CarPostal n'ont pas touché l'ensemble des indemnités qui leur étaient dues. L'entreprise veut maintenant corriger pour les deux dernières années. La Loi sur la durée du travail prévoit pourtant un droit au remboursement jusqu'à cinq ans. Le SEV partage ainsi la position de syndicom qui exige de CarPostal un remboursement des frais sur les cinq dernières années.

LAC MAJEUR Blocage

SEV Les syndicats SEV, Unia et OCST ont saisi l'Office cantonal de conciliation pour trouver une issue dans le dossier de la navigation du Lac Majeur. Le personnel et leurs représentants ont appris récemment dans les médias qu'un accord concernant les salaires des ex-NLM aurait été trouvé entre le président du Conseil d'Etat et celui de la Société de navigation du Lac de Lugano Agostino Ferrazzini. Cet accord prévoit une hausse de 2% de l'échelle salariale SNL ces trois prochaines années et une éventuelle hausse similaire de 2022 à 2023. Ce seraient quelque 1000 fr. perdus pour ceux qui travaillent à Locarno.



Atroupement pacifique de soldats et de cheminots lors d'un blocage de voies de chemin de fer à Granges le 13 novembre 1918. (Archives de la ville de Granges)

IL Y A 100 ANS

Les cheminots au cœur de la grève générale

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Il y a un siècle, du 12 au 14 novembre 1918, 250 000 personnes (un quart des salariés) ont participé à la grève générale. En paralysant le pays, les cheminots ont joué un rôle crucial. Tramelots, ouvriers de la métallurgie et des machines ainsi qu'horlogers ont aussi été très impliqués. L'historien Adrian Zimmermann revient sur cet événement central de l'histoire suisse qui a posé l'agenda syndical du XXe siècle.

Bio express

Adrian Zimmermann est historien, spécialisé dans les relations du travail et les mouvements sociaux. Auteur de l'ouvrage sur le SEV (1970-2010), il va publier en novembre un livre avec Jean-Claude Rennwald « La Grève générale de 1918 en Suisse » (Alphil).



Et nous sommes dans un contexte international particulier.

Pourquoi cette Grève générale a eu lieu ?

Adrian Zimmermann : Il y a d'abord des causes profondes, économiques et sociales, liées à la Première Guerre mondiale qui a eu des conséquences en Suisse. En raison de l'inflation, le prix des produits de première nécessité (alimentation, énergie) a plus que doublé en quatre ans. Cette hausse des prix a créé toute une série de mouvements - du personnel fédéral en passant par le personnel des entreprises concessionnaires - pour une compensation du renchérissement par des allocations ou des augmentations de salaire. Entre 1917 et 1919, on assiste à la deuxième plus grande vague de grèves que la Suisse ait connue, y compris dans entreprises privées de transport.

Il y a aussi des causes plus immédiates...

Ce qui déclenche la Grève générale, c'est la provocation que représente l'occupation militaire le 7 novembre de Zurich et Berne qui a conduit d'abord à une grève de protestation le 9 novembre. À Zurich, la grève a continué les deux jours suivants, y compris pour les cheminots zurichois. Le Conseil fédéral refusant de faire marche arrière, le Comité d'Olten lance le 10 novembre un appel à la Grève générale pour le 12 novembre. Il y a d'abord les troupes puis la grève, et non l'inverse !

En effet, la guerre se termine le 11 novembre. En Allemagne et en Autriche-Hongrie la révolution avait commencé avec des mutineries de matelots et soldats fin octobre. Dans les jours de la grève générale en Suisse les deux monarchies dans les deux pays voisins s'écroulent. À Berlin, la République est déclarée le 9 novembre, à Vienne le 12 novembre. En Suisse romande, la presse est davantage tournée vers la France qui fête l'armistice, ce qui n'empêche pas une participation romande importante à la grève générale, bien qu'elle ait été longtemps sous-estimée par les historiens. Cela dit, la venue à Lausanne du Bernois August Hugler, secrétaire de la ZPV, a été décisive pour la grève. Ayant participé à la grève générale à Genève en 1902, il a su convaincre ses collègues.

Quel a été le rôle des cheminots dans cette grève ?

Pour que la grève générale soit visible, la participation des cheminots était décisive. Si la grève a été ressentie jusque dans des villages reculés, c'est parce que durant trois jours il n'y avait quasiment plus de trains qui circulaient. Au niveau organisationnel, la grève a été un succès. Pour le Général Ulrich Wille, qui a mobilisé 100 000 soldats, il était très important symboliquement que quelques trains circulent quand même à l'aide de briseurs de grève. C'est pour cela qu'existent ces photo-

graphies de barricades sur les voies pour bloquer les rares trains qui roulaient encore (voir photo, ndlr). A Bienne par exemple, sur une photo assez connue, où l'on voit la foule bloquer les voies, cela aurait pu dégénérer au dernier jour de la grève. Des soldats ont tiré sur la foule, sans faire de morts, et ont été désarmés par des cheminots.

Quel lien voyez-vous entre la grève générale et la création du SEV quelques mois plus tard ?

Le chemin vers une organisation plus unitaire des cheminots ne se dessine pas seulement durant les trois jours de la Grève générale mais dans un mouvement plus général qui va jouer un rôle d'accélérateur. Les cheminots rejoignent l'USS, non sans quelques résistances, et renforcent leur volonté de créer un syndicat commun. Le prestige d'Emil Dübey, qui a été un des leaders de la grève générale et qui sera le premier secrétaire général du SEV, a aussi joué un rôle.

Avec la création le 4 février 1918 du Comité d'Olten, qui regroupe la direction des syndicats les plus importants - dont les cheminots - et la direction du Parti socialiste, le mouvement est lancé. En avril, le personnel de la Confédération et les cheminots rejoignent le mouvement contre la hausse de 25% du prix du lait. En juillet, il y a un mouvement pour des allocations supplémentaires de renchérissement. Le Comité d'Olten brandit à chaque fois la menace d'une grève générale et les cheminots font clairement savoir leur solidarité avec les fonctionnaires.

Cette implication des cheminots a fait réfléchir la droite ?

En effet. Ernst Laur, le leader des paysans, suggère par la suite au Conseil fédéral de disposer de davantage de camions de l'armée pour remplacer les chemins de fer. Les gardes civiques, des formations paramilitaires qui se forment dans ce contexte, recrutent aussi des personnes sachant conduire un train. Et, en 1927, la loi sur les fonctionnaires, qui apporte d'importants progrès sociaux, introduit aussi l'interdiction de faire la grève, ce qui est clairement une revanche tardive des autorités pour le rôle des cheminots dans la grève.

Quelle répression a frappé les cheminots ?

Durant la grève, le Conseil fédéral a soumis les cheminots à la discipline militaire. Un refus de travail équivalait alors à un refus de servir. La justice militaire a ouvert des investigations contre 3504 personnes, en a mis 223 en accusation et condamné 127 pour l'exemple, dont une centaine de cheminots, pour un total de 10,5 années de prison et des amendes. Il y a encore eu un grand nombre de procédures disciplinaires internes aux CFF. Par contre, les leaders syndicaux - dont Emil Dübey et Harald Woker, avocat et futur président du SEV - ont été acquittés lors du grand procès contre une partie du Comité d'Olten et leurs défenseurs. Seuls quatre leaders socialistes Robert Grimm, Friedrich Schneider, Fritz Platten et Ernst Nobs ont été condamnés à des peines de prison. Mais dans ce procès, qui s'est tenu du 12 mars au 9 avril 1919, ce sont les accusés qui ont gagné car ils ont pu tourner en ridicule les accusations.

Quelle place occupe cette grève dans la mémoire des cheminots ?

Le rapport à la grève générale a varié avec le temps. Contrairement aux années avant 1918, la période autour de la deuxième guerre mondiale était marquée par un compromis entre le mouvement ouvrier et la bourgeoisie. En 1943, Ernst Nobs, qui avait vertement critiqué l'arrêt de la grève en

Brève chronologie de grève (1918)

7 novembre : Des troupes de l'armée suisse investissent Zurich.

9 novembre : Grève de protestation. **10 novembre :** A Zurich, l'Union ouvrière poursuit la grève. Affrontements entre manifestants et militaires. Le Comité d'Olten lance un appel à la Grève générale pour le 12 novembre.

12 novembre : la Grève générale commence. Le pays est paralysé.

13 novembre : Ultimatum du Conseil fédéral. L'armée pourrait avoir ordre de tirer sur les grévistes.

14 novembre : Au matin, le Comité d'Olten accepte l'ultimatum de crainte d'un bain de sang: «la classe ouvrière a cédé devant les baïonnettes, mais elle n'est pas vaincue». L'armée abat trois jeunes ouvriers horlogers à Granges.

15 novembre : Reprise du travail.

1918, devient le premier conseiller fédéral socialiste. Dans les deux décennies après 1945, la grève générale était donc vue comme un vestige d'une époque révolue et n'était que rarement mentionnée dans les publications syndicales. Les 50 ans de la grève générale en 1968 voient un regain d'intérêt avec diverses publications.

Et aujourd'hui ?

Avec la fin des Trente glorieuses et l'arrivée du néolibéralisme à la fin des années 1980, le regard change à nouveau. Depuis les années 90, le recours à la grève est discuté sérieusement par les cheminots. Dans les années récentes, le SEV a connu un certain nombre de grèves (Officine, TPG et NLM). Ce mode d'action retrouve ainsi toute sa place dans la panoplie syndicale du SEV. Ce centenaire, qui sera fêté par les syndicats le samedi 10 novembre à Olten, est l'occasion de commémorer mais aussi d'interroger l'actualité.

10 novembre à Olten,
Fête des 100 ans. Infos:
<http://generalstreik.ch/>

Alors que le temps de travail légal n'a été réduit à 59 heures qu'en 1914, le parlement révisé la Loi sur les fabriques en juin 1919 qui fixe alors un temps de travail normal de 48 heures. Qu'il ait été possible de diminuer d'un coup le temps de travail de 11 heures par semaine suite à la grève générale, voilà qui ouvre des perspectives à l'heure de la digitalisation !

Les 9 revendications du Comité d'Olten

1. Renouveau immédiat du Conseil national selon le système de la représentation proportionnelle. La première élection à la proportionnelle a lieu en 1919 (au lieu de 1920).

2. Droit de vote et d'éligibilité pour les femmes. Au niveau national, il faudra attendre 1971 et 1990 à Appenzel Rhodes-Intérieures (sur décision du TF).

3. Introduction du droit au travail pour tous : pas obtenu.

4. Introduction de la semaine de 48 heures, dans toutes les entreprises. Elle a été introduite en juin 1919 dans la Loi sur les fabriques, puis en 1920 dans les transports publics.

5. Organisation d'une armée essentiellement populaire : pas obtenu.

6. Mesures visant à assurer le ravitaillement. Dès 1938, mise en place d'un appareil étatique gérant l'économie de guerre (Plan Wahlen, rationnement).

7. Assurance vieillesse et survivants. LAVS a été introduite en 1947.

8. Monopole de l'Etat pour les importations et les exportations. Idem mesure 6 (économie de guerre, 1939-45).

9. Paiement des dettes publiques par les possédants : pas obtenu. ysa

FEMMES

Grève à l'horizon!

Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch
Photos Annette Boutellier

Aretha Franklin nous a quittés récemment. On se rappelle de la magnifique chanson « Respect » en faveur des droits des femmes et des droits civils. La manifestation de samedi dernier pour l'égalité et les droits des femmes fut également une demande unanime de respect: quelque 20 000 voix se sont élevées vers le ciel bernois pour demander le respect de l'égalité salariale, et surtout le respect de l'article constitutionnel sur l'égalité qui est bafoué depuis 37 ans. Pepita Vera Conforti, l'une de oratrices officielles, a déclaré: « Toutes celles et ceux qui sont ici aujourd'hui exigent que soit respectée l'égalité salariale. Il s'agit là d'un acte de respect en premier lieu envers nous-mêmes. Nous reconnaissons notre professionnalisme. Nous savons que nous sommes capables de décider quand donner volontairement notre temps gratuitement, sans que cela soit pour autant dévalorisé sur le plan social ou économique, et quand notre travail doit être rétribué. Nous ne sommes pas là pour implorer, quémander, demander des faveurs ou du favoritisme. Aujourd'hui, nous disons à nos filles qu'elles peuvent devenir les femmes adultes qu'elles désirent être ».

Les femmes gagnent environ un cinquième de moins que les hommes, elles sont sous-représentées en politique et dans l'économie et effectuent une très grande part du travail non rétribué. Une femme gagne en moyenne 600 francs de moins par mois qu'un collègue de sexe masculin et travaille 44 jours par année gratuitement. C'est de l'argent qui manque dans la bourse de la personne concernée, pour sa famille et dans sa caisse de pensions. Et cela représente aussi moins d'impôts. La coupe est pleine et les femmes des syndicats élèvent la voix pour clamer un message clair: si les femmes le veulent, tout s'arrêtera. La grève des femmes le 14 juin 2019 est annoncée! Car la liste des discriminations est longue, très longue, comme l'ont fait remarquer les diverses oratrices, dont Lucie Waser du SEV.

Lundi, le Conseil national est entré en matière sur la révision de la Loi sur l'égalité. Mais, mardi, c'est une version allégée par rapport aux Etats - sans sanctions - qui a été adoptée. La déception des femmes est forte pour cet énième affront.



Le féminisme est nécessaire, aujourd'hui plus que jamais



Il est vraiment temps de dire ça suffit



L'égalité, pour plus de justice



Une foule de plus de 20 000 personnes en cortège vers la Place fédérale à Berne le 22 septembre. La solidarité en mouvement

COMITÉ CENTRAL BLS

Hausse générale des salaires

Chantal Fischer Le comité central (CC) du BLS a siégé au début septembre. A cette occasion il a abordé entre autres le thème de la CCT BLS qui a été acceptée en juin dernier par la conférence CCT. Le CC a mentionné des négociations constructives. Malgré quelques avis critiques, le résultat fut jugé bon dans l'ensemble. Après ces négociations CCT, ce sont maintenant les négociations salariales qui représentent le prochain défi.

Pour les négociations salariales de cet automne, le CC a décidé de demander une augmentation générale des salaires pour l'ensemble du personnel BLS qui attend cela depuis sept ans.

L'USS demande 2 à 2,5%

L'argument du renchérissement négatif avancé par la direction BLS durant les années passées lors des négociations sur une augmentation générale des salaires n'est pas valable cette année puisqu'en 2018, le coût de la vie est à la hausse. L'USS demande d'ailleurs des augmentations salariales de 2 à 2,5% pour toutes et tous. Au BLS, il n'est pas acceptable que les trois quarts des augmentations octroyées soient distribués individuellement. Car ce sont les revenus les plus élevés qui en profitent! S'y ajoutent les loyers et les primes des caisses maladie qui augmentent depuis des années. Sans parler de la bonne situation économique de l'entreprise qui, à la fin du premier semestre 2018, a affiché un résultat de 19,1 millions de francs, ce qui représente presque un tiers de plus par rapport à l'année précédente. Le moment est donc venu de récompenser les prestations des collaboratrices et collaborateurs qui ont contribué à ce bon résultat en leur octroyant non seulement la compensation du renchérissement mais aussi une augmentation réelle des salaires.

Poursuivons le recrutement!

Balthasar Stöcklin, président de la VPT BLS et du CC, a appelé les participant-e-s à continuer à recruter des nouveaux membres. Car, comme on a pu le constater pour la nouvelle CCT CFF, une base conséquente de membres permet de mobiliser et d'obtenir gain de cause. Le thème du recrutement des membres sera traité également lors de la prochaine séance CC en novembre.



Les trains de supporters - sous responsabilité commune des organisations faitières de supporters de YB et de Fanarbeit Bern - circulent depuis le 11 septembre 2011 (photo keystone) et fonctionnent sans TPO. Mais pour le FC Saint-Gall, la TPO offre une sécurité supplémentaire.

TRAINS SPÉCIAUX POUR FANS DE FOOT

La TPO reste importante

Markus Fischer

Les CFF veulent retirer la police des transports (TPO) de pratiquement tous les trains spéciaux pour fans de foot. «Après des négociations intensives, nous avons obtenu que la police des transports ne doit accompagner plus que deux clubs (FCZ et FC St-Gall)» cite la «Berliner Zeitung» (BZ) du 8 septembre. Selon un procès-verbal, trop peu de volontaires s'annoncent pour les trains de fans. «Les motifs principaux sont le job ingrat, les droits qui ne peuvent pas être appliqués, le manque d'arme, etc.» Les longues

soirées et les week-ends de travail, et l'agressivité des fans rebutent aussi, écrit la BZ.

Le porte-parole CFF Christian Ginsig a expliqué à la BZ qu'il s'agissait avant tout de «limiter si possible les charges du personnel liées aux trains spéciaux pour les fans». Selon lui, les expériences faites ces dernières années avec des mesures répressives démontrent que d'autres modèles sont nécessaires pour accompagner les fans. Les organisations de fans doivent être mieux intégrées et prendre leurs responsabilités. Et les policiers des transports ainsi libérés pourront être engagés plutôt pour augmenter la sécurité dans

les gares de départ et d'arrivée. Mais ce que Ginsig ne dit pas: la police des transports préfère placer ses gens à des endroits plus lucratifs comme à la ZVV zurichoise ou sur sol genevois.

Depuis quelques années déjà, les trains de fans des Young Boys roulent sans police des transports. Au lieu de cela, 10 à 15 accompagnateurs de fans sont présents en plus du personnel d'accompagnement des trains. Depuis novembre 2015, ceci vaut également pour les trains de fans bâlois du FCB. Et les CFF ont convenu avec d'autres clubs qu'ils mettraient à disposition le personnel des trains et des locs mais plus de policiers des transports, en lieu et place ils proposent des encadreurs qui se chargeront d'accompagner les fans et de nettoyer les trains. La police des transports a baissé progressivement le nombre de policiers sur les trains, passant de 10 ou 12 en 2012 à 2 ou 3 aujourd'hui. Et selon la BZ, ils «ne peuvent pas entreprendre grand-chose» contre 700 fans dans un train...

Ce retrait de la TPO est-il une capitulation face à des fans prêts à commettre des actes de violence, comme ceux en mai dernier qui ont chassé les policiers et le personnel du train de fans du Grasshopper, mécanicien y compris? L'initiative a été prise par la direction de la police des transports. Lors de «négociations dures mais constructives», le FC St-Gall a pu convaincre la TPO de continuer à accompagner ses trains. Il faut du personnel qualifié qui connaisse les trains et qui puisse administrer des premiers secours, a déclaré à la BZ le responsable de la sécurité. Ces trains seront maintenant accompagnés par des policiers des transports qui apprécient volontiers de travailler avec la jeunesse.

«Non seulement les policiers des transports mais aussi le personnel des trains et des locs doivent avoir de bonnes relations avec les fans et des compétences sociales élevées», déclare Ruedi Baumann, vice-président ZPV Säntis Bodensee, qui accompagne des trains de fans du FC St-Gall. «Il est préférable que ce soient toujours les mêmes personnes qui accompagnent ces trains afin de pouvoir établir un rapport de confiance avec les responsables des fans. La présence de la police des transports est importante car elle dispose de la formation et des compétences d'un organe de police lorsqu'il faut par exemple dissuader les fans de quitter le train. Elle a aussi des contacts directs avec les spécialistes en matière de fans de la police cantonale et peut évaluer quels fans peuvent représenter des risques. Les encadreurs de fans ne peuvent pas effectuer ce genre de tâches.»

Pour le secrétaire syndical Jürg Hurni, les CFF restent responsables de la sécurité du personnel: «La police des transports doit avoir suffisamment de personnel pour pouvoir agir dans les trains en cas d'urgence.»

ANGLE DROIT

Allaitement et travail

Service juridique du SEV



Il est admis que l'allaitement favorise la relation mère-enfant et renforce la santé de l'enfant comme celle de la mère. La protection de la mère fait partie de la protection de la santé en général pour les employés et elle est régie dans la loi sur le travail. Cela vaut aussi pour les collaborateurs qui sont soumis à la LDT.

L'employeur a l'obligation de tenir compte dans une large mesure de la

mère qui allaite et d'organiser ses conditions de travail (nature et volume du travail, durée du travail, etc.) de sorte qu'elle puisse allaiter durant son temps de travail. Elle a en outre besoin d'un local adéquat lui procurant l'intimité et le confort nécessaires. Si ce n'est pas le cas, dans le cadre d'une autre affectation temporaire, elle doit se voir offrir un travail équivalent. L'employeur doit aussi accepter un éventuel refus de travailler dans le sens qu'elle ne se rend pas au travail ou s'absente, pour autant qu'il en ait été informé au préalable. Dans ce

cas, l'allaitement ne compte pas comme temps de travail.

Durant la première année de vie de l'enfant, la mère a droit à une période d'allaitement payée. Lorsque le temps de travail journalier dure jusqu'à 4 heures, 30 minutes d'allaitement sont prises en compte comme temps de travail rémunéré. Lorsque le temps de travail journalier dépasse 4 heures, ce sont 60 minutes d'allaitement qui sont octroyées comme temps de travail rémunéré. Et lorsque le travail journalier dure plus de 7 heures, le droit d'allaiter rémunéré est de 90 minutes. La période d'allaitement journalière payée peut être prise en une fois ou alors réparties, selon les besoins. Le fait que la mère allaite à la place de travail ou tire son lait ne joue aucun rôle. Si cela peut se faire, il est tout-à-fait possible durant ce temps d'allaiter l'enfant à la maison ou à la crèche. Comme il s'agit ici de périodes légales minimales, il est aussi possible de trouver des solutions plus généreuses.

L'employeur n'ose pas compter les périodes d'allaitement rémunérées comme périodes de repos et de compensation légales, ni les comptabiliser comme solde négatif dans la saisie du temps de travail, ni non plus grever le compte vacances.

La mère qui allaite travaille comme convenu son pensum journalier, soit 9 heures au maximum. Les heures supplémentaires n'entrent donc pas en ligne de compte.

En principe, pour la mère qui allaite, les travaux dangereux ou pénibles sont à exclure, à moins qu'une évaluation des risques de la place de travail ait été faite au préalable par un spécialiste et que le résultat de l'évaluation prévoit des mesures de protection adéquates. Dans ce cas,

le médecin traitant devra lui expliquer si, et dans quelle mesure, il y a aptitude au travail. Si aucune mesure ne peut être prise ou si, malgré les mesures prises, une mère n'est pas apte à exercer son travail, l'employeur doit lui proposer un travail de remplacement équivalent mais qui n'est pas dangereux pour elle. Si cela non plus n'est pas possible, elle n'est alors pas apte à reprendre son travail et elle reçoit une indemnité salariale à hauteur de 80% de son salaire habituel.

De la théorie à la pratique...

Le congé maternité fait l'objet d'une réglementation et les droits des femmes qui allaitent sont clairement définis. En tout cas, en théorie. Dans la pratique, c'est bien plus compliqué. Les grandes entreprises des transports publics ont adapté leurs directives internes à la Loi. Mais avec un effet important, la marge de manoeuvre est bien plus élevée. Les plus petites entreprises atteignent quant à elles parfois leurs limites en matière de planification si elles doivent faire face à de nouvelles réglementations. Le personnel roulant doit souvent faire preuve de créativité!

Au SEV, Lucie Waser, secrétaire syn-

dicale, affirme: «Beaucoup de mères ne connaissent pas bien leurs droits et ne les revendiquent pas.» Le SEV aimerait être au courant s'il y a des problèmes. Il apporte son soutien aux entreprises et aux membres et les assiste pour trouver des solutions. «Il nous tient à coeur qu'il n'y ait pas de discrimination à l'encontre des femmes qui deviennent des mères. A l'heure actuelle, les femmes sont du personnel très qualifié et un potentiel important dans le monde du travail. Les enfants sont notre avenir - et aussi celui des transports publics», conclut Lucie Waser. chf

INTERVIEW

Sortie de crise aux VMCV ?

Yves Sancey Les chauffeurs des VMCV, les transports publics de la Riviera vaudoise, vont-ils enfin voir le bout du tunnel ? On peut l'espérer, mais la route est encore longue. Le 12 mars, accompagnés par le SEV, ils dénonçaient publiquement avec un brassard rouge la flexibilisation du travail, le manque de budget, des conditions de travail et d'horaires péjorées et le sous-effectif chronique.

Ce cri des travailleurs a alerté l'Office fédéral des transports (OFT) et les municipalités qui financent en grande partie les VMCV. Des critiques contre la gouvernance sont apparues dans la presse. «Le Régional» a révélé qu'un audit de l'OFT a épinglé les VMCV pour infraction à la loi sur le temps de travail: en sous-effectif, les chauffeurs devaient multiplier les heures supplémentaires. Le 5 septembre, le Conseil communal de Montreux soutenait la résolution d'Irina Gote, présidente du PS Montreux, de soumettre la direction et le conseil d'administration à un audit. Ce dernier décidera de sa suite.

Dans la tourmente, le directeur était en arrêt maladie en mai avant de partir prématurément à la retraite en août. La responsable des finances est en arrêt maladie. Le responsable des Ressources humaines est parti en septembre de manière précipitée. Au 1er septembre une nouvelle directrice est entrée en fonction. Au conseil d'administration, rien n'a encore bougé.

L'assemblée extraordinaire du personnel du 30 août a donné un mandat de négociation au SEV qui présentera en octobre son cahier de revendication à la direction. Après plusieurs années de négociations infructueuses avec l'ancienne direction, le syndicat espère obtenir des avancées. La direction a fait la promesse en juin d'arriver à la fin de l'année à 124-130 EPT, contre 119. L'élaboration de nouveaux tours de service est aussi en discussion au sein de la commission consultative des tours de services. Pour comprendre pourquoi les politiques se sont saisis de l'affaire, la rédaction s'est entretenue avec la conseillère communale PS Irina Gote.

Pourquoi avez-vous jugé nécessaire de déposer une interpellation sur la gouvernance des VMCV ?

Irina Gote : Pour les socialistes, c'est important de pouvoir compter sur un service de transport public de qualité. La protestation des chauffeurs en mars m'a interpellée et j'ai cherché à savoir s'ils étaient en nombre suffisant et si les horaires étaient en accord avec la loi sur le travail. Il s'est avéré que non. D'autres questions sont apparues et j'ai réalisé qu'il y avait un certain nombre de dysfonctionnements. Pour comprendre ce qui s'est passé et pourquoi des témoins lumineux sur le tableau de bord du conseil d'administration ne sont pas passés du vert au rouge, l'audit s'est imposé.

Qu'attendez-vous de cet audit ?

D'autres communes de la Riviera devront sans doute faire la même démarche, pour le

bon fonctionnement de cette entreprise publique qui se doit d'être exemplaire. J'espère que le Conseil d'administration aura l'intelligence de faire cet audit dont le but n'est pas de montrer des coupables mais de se doter des outils de gouvernance qui permettent d'aller de l'avant et, surtout, de ne plus commettre les mêmes erreurs ! De plus, l'année prochaine, il y a l'ouverture de l'hôpital Riviera Chablais qui devra être desservi et la Fête des Vignerons. On ne peut pas continuer à fonctionner en situation de sous-effectif chronique.

Votre interpellation vise aussi les manquements non seulement de l'ancienne direction mais de l'actuel conseil d'administration qui n'a pas changé

Je fais le même constat que vous. C'est pour cela que j'appelle de mes vœux cet audit sur la gouvernance. Ce conseil d'administration est resté dans une position attentiste et a fait à mon avis de la décoration, comme des pots de fleurs sur un balcon. Les mesures prises sont bien tardives. Dans d'autres structures semblables, comme par exemple le SIGE ou l'Association Sécurité Riviera, on a un échelon intermédiaire intercommunal, composé de conseillères et conseillers communaux, à qui le conseil d'administration doit rendre des comptes et qui participe plus activement à la décision. Ce serait beaucoup plus transparent.

De quoi résulte le sous-effectif chronique aux VMCV ?

Ce n'est pas une question de ressources mais de fonctionnement de l'entreprise, à mon avis. A ma connaissance, il y aurait eu l'engagement de cinq personnes au niveau de l'administration alors que l'entreprise manquait clairement de chauffeurs ! Par ailleurs, deux personnes supplémentaires ont été nommées au conseil d'administration. On a donné des moyens là où ce n'était peut-être pas le moment de les donner.

Comment voyez-vous la suite pour l'entreprise et le personnel ?

J'espère vivement qu'après l'audit, les bonnes mesures vont être prises. On pourra alors retrouver une culture d'entreprise, qui manque un peu en ce moment. Tant le personnel, la direction que le conseil d'administration, pourront aller de l'avant, ensemble. Il y a aussi eu un gros manque au niveau de la communication envers le personnel. L'améliorer est une piste pour rassurer les salariés et qu'ils puissent retrouver la confiance. Et que l'on tourne la page de l'ancien management jugé, par certains employés, un peu brutal et peu ouvert au partenariat social.



Irina Gote, présidente du PS Montreux



CHAUFFEURS TL

Consultation lancée

Yves Sancey Le 12 septembre, le comité de section SEV-tl était devant le local de pause à Lausanne pour lancer une vaste consultation. Après la conclusion de la CCT-tl, il s'agit de négocier l'organisation du temps de travail des chauffeurs via la convention ATT. Le SEV souhaite connaître l'avis des collègues. Parmi les questions ouvertes, la plus importante est sans doute l'attribution des bonifications ATT. Veut-on poursuivre avec un système qui prévoit la possibilité de se faire payer les bonifica-

tions ATT ou revenir à la fonction première des bonifications, à savoir du temps pour se reposer et améliorer son bien-être. Il est important d'obtenir le plus grand nombre de réponses pour préparer un cahier de revendications représentatif. Il sera soumis à une assemblée générale des conducteurs avant les négociations avec la direction. La présence visible du SEV devant le local de pause est due à l'interdiction - vivement contestée - de la direction faite au SEV d'entrer dans le local de pause.



Le SEV présent devant le local de pause TL

DÉCÈS

Houdry Philippe; 1957; Thollon, VPT Lac Léman.

Lehner Edmund; 1939; Blatten (Lötschen), PV Valais.

Margairaz Théo; 1934; contrôleur, Vevey, VPT TL.

Matthey Robert; 1928; mécanicien, Neuchâtel, PV Neuchâtel.

Python Lina; 1925; veuve de Paul, Villars-sur-Glâne, PV Fribourg.

Rochat Irène; 1919; veuve de Gérald, Veytaux, PV Vaud.

Ronchi Georges, 1934, Aigle, VPT La Plaine du Rhône.



PRÉFÈRES-TU LIRE LE JOURNAL EN LIGNE ?

Le nouveau journal du SEV est aussi disponible en format PDF sur notre site internet sev-online.ch.

Si pour des raisons pratiques ou écologiques tu ne souhaites plus le recevoir dans ta boîte aux lettres, alors envoie un mail à mutation@sev-online.ch et abonne-toi à notre newsletter en scannant ce code QR, ou bien sur sev-online.ch/fr/newsletter.

Bonne lecture !



Sections

9.10

ZPV Léman

14h. Assemblée des membres Espace Dickens, Avenue d'Ouchy 9, 1006 Lausanne. Sujets d'actualité : CCT CFF, Avenir de la section.

16.10

Société des retraités affiliés des tl

Sortie Poissons. Départ Vélo-drome 7h50 ou des Croisettes à 8h. Direction Broc pour une visite d'Electro-Broc et apéritif. Nous nous rendrons ensuite au restaurant «Im fang» avec la chasse au menu. Retour vers 17h30. Prix de la course 100 francs (boissons non comprises). Inscription jusqu'au 6 octobre. Renseignements : Jeanguenin Daniel, 0797757126 ou Franco Cerise, 021 652 83 07 ou 079 342 69 78. Rosset Yvan

Sous-fédérations

21.11

ZPV ouest

Assemblée régionale ordinaire dès 10h au Restaurant Riverside à Briguelis. Cafés et croissants dès 9h30. La situation politique et les informations de la CoPe seront au coeur des interventions des invités. Les membres ZPV, les apprentis et les retraités-e-s sont les bienvenu-e-s. Roger Tschirky

Pensionnés

2.10

PV Genève

Nous vous attendons à l'UOG, place des Grottes 3 à Genève, pour l'assemblée de section à 14h30. Après un été un peu trop chaud et surtout trop sec, l'automne arrive. Ordre du

jour habituel, informations syndicales, moments de camaraderie et l'occasion de refaire le monde.

Le comité

3.10

PV Vaud

Assemblée des membres. Salle du Cazard, Pré-du-Marché 15, Lausanne (5' de l'arrêt du M2, Riponne-Béjart) Chères et chers collègues, nous vous invitons à participer à notre assemblée d'automne. Après une première partie consacrée aux affaires syndicales en cours, nous aurons le plaisir d'accueillir, Daniel Trolliet, membre du Conseil d'administration des CFF, lequel nous présentera ses composantes et son fonctionnement. Au plaisir de vous rencontrer nombreux.

Le comité

4.10

PV Biel/Bienne

Randonnée d'automne dans la vallée de l'Aar. Rendez-vous à la gare de Bienne, voie 7. Départ à 08h.52 direction Berne. Arr. à Münsingen à 09h.49. Par des chemins caillouteux, herbeux ou asphaltés, nous marcherons durant env. 1h.1/2 jusqu'à Oberwichtlach. Repas de midi au «Kreuz». L'après-midi, randonnée jusqu'à Kiesen. Durée: 1h.1/2. Ceux et celles qui se sentent en forme peuvent aller jusqu'à Uttigen. Retour: dép. de Kiesen à la minute ...19 ou ...49. Chacun est chargé d'avoir un titre de transport. Annoncez-vous jusqu'au 2 octobre à Fritz Lerch, Bielstrasse 80, 2555 Brügg. Tel. 032 373 16 73 ou e-mail: fritzemmi@lerchs.org Le comité

23.10

PV Genève

Café des dames à 15h. Vous êtes quelques dames seules membres de notre section. Nous aimerions vous rencontrer et faire mieux connaissance avec vos souhaits, vos soucis, vos besoins.

Rendez-vous à l'Auberge fédérale à Genève, Soubeyran 12-14, pour un verre ou un café de l'amitié. Pas d'ordre du jour, simplement un moment pour vous et que nous partagerons.

Le comité

Femmes

10.10

Commission féminine

Table ronde. Rendez-vous dès 18h dans le hall central de la gare de Lausanne. Pour tous renseignements complémentaires, vous pouvez me joindre au 079 484 27 31. Comme d'habitude venez avec un maximum de bonne humeur.

Esther Geiser

Jeunesse

6.10

La jeunesse SEV part en excursion! Rendez-vous à 9h20 à la: Place de la gare de Bellinzona. Nous allons alors décider spontanément selon la météo si nous allons marcher ou si nous nous rendons à Splash & Spa, à Riviera. Donc prends avec toi ton maillot de bain et tes souliers de marche. Tu recevras d'autres informations environ une semaine avant l'événement. Nous nous réjouissons de te voir! Inscris-toi maintenant: Email: jeunesse@sev-online.ch

Movendo

Encore des places libres

Il reste des places pour les cours suivants : 03.10 : Animer et conduire une séance; 18.-19.10: Economie d'entreprise - lectures des comptes; 22.10: Mind Mapping, 25.-26.10: Ménager sa santé au travail, 29-30.10: Gestion de l'agressivité dans les services publics; 5-6.11: Politique migratoire et droits des migrant-e-s : situation et perspectives, 12-13.11: Les bases de Windows sur PC pour seniors, 15-16.11.2018: Savoir prendre des notes, rédiger des procès-verbaux. Info et inscriptions sur movendo.ch

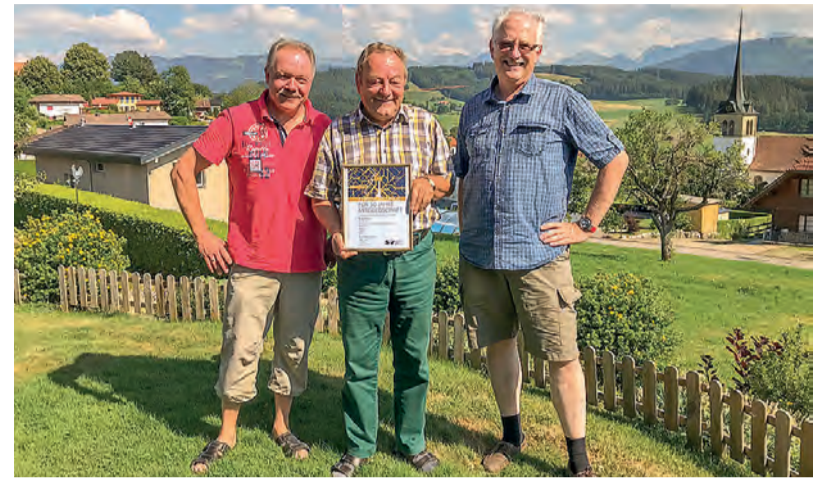
Grève de 1918

9.11

La CGAS et le Collège du travail organisent une soirée de conférence et de débats « Genève, tu g/rèves? La Grève générale de 1918: commémoration et actualité ». Salle du Faubourg, de 18h30 à 22h.

TPF RÉGIONAL

René Meuwly, un fidèle



Jacques Leibzig Une fois n'est pas coutume d'avoir un travail récréatif au sein de notre comité, la remise d'un diplôme pour un de nos membres, René Meuwly, 76 ans. Le 9 juillet, Fritz Haenni, président de notre section, Armin Poffet, collègue et ami de René, ainsi que moi, nous sommes rendus chez René à Rechthalten, Dirlet en français. Nous sommes accueillis par son épouse Bernadette. René nous invite sur leur terrasse d'où l'on a une magnifique vue sur les Préalpes fribourgeoise.

René est entré aux GFM en décembre 1967 au garage d'Heitenried. Il regarde sa montre reçue pour ses 35 ans de service pour nous le confirmer. Après une année, René arrive au garage de Fribourg pour effectuer

des voyages dans toute l'Europe. Il effectuera 4 800 000 km. Ensuite, sous-chef pendant 15 ans, il devient formateur pour les bus et cars de voyage. Il faisait les tableaux de service, la gestion des véhicules et des courses spéciales, et les départs de la gare de Fribourg. Tous ses voyages et ses anecdotes sont inscrits dans son livre. Il a effectué les courses pour le Conseil fédéral. Là, il nous montre les photos : Ogi, Delamuraz etc... Le 1er août 2002, il prend sa retraite bien méritée. C'est donc avec un grand plaisir que nous lui remettons son diplôme pour ses 50 ans de sociétariat. René et Bernadette respirent la joie de vivre, et nous leur souhaitons tout le meilleur pour la suite de leur belle retraite.

Job

Offre d'emploi SEV

Le SEV cherche pour le 1er janvier 2019 ou selon entente un/e **secrétaire syndical/e à 80 %** pour notre secrétariat régional de Lausanne. Délai : jusqu'au 17 octobre . **Infos** : www.sev-online.ch

PV FRIBOURG

Soupe anniversaire

Le secrétaire Maurice Kolly ne pouvait espérer mieux le 4 septembre dernier au Gros Prarys: plus de 40 personnes faisant honneur à sa délicieuse soupe de chalet, et ce, le jour même de son 86e anniversaire.

Pour la 18e édition de cette sympathique tradition, mise sur pied par la section PV Fribourg, en collaboration avec Maurice Kolly et ses aides, la météo était au beau fixe. Presque tous les membres étaient arrivés vers midi pour l'apéro, sauf un (il se

reconnaîtra), ignorant la distance à parcourir à pied depuis l'arrêt du bus à Marsens, est parvenu au chalet « trempe comme une soupe ». Il y avait profusion de ce délicieux breuvage et de merveilleux desserts concoctés par de nombreuses dames. Une belle tradition qui, gageons-le, perdurera, nous permettant cette « mise au vert » dans un environnement idyllique. Merci à Maurice, à son frère, à son assistant Bernard ainsi qu'à tous les aides sur place.

IMPRESSUM

SEV - le journal du Syndicat du personnel des transports paraît toutes les deux semaines.

ISSN 2624-7828

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), Pascal Fiscalini, Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Jörg Matter, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Karin Taglang

Adresse de la rédaction: Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6; journal@sev-online.ch; tél. 031 357 57 57

Gestion des abonnements et adresse: mutation@sev-online.ch, abo annuel pour non-membres: 40 fr.-

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

Pré-press: AZ Medien, Aarau; **Imprimerie:** Mittelland Zeitungsdruck AG, Aarau.

Le prochain journal paraît le 11 octobre. Le délai pour les annonces est fixé au 1er octobre à midi; au 4 octobre à 10h pour l'agenda.

Agenda 13/18

PV NEUCHÂTEL

AVS: bonne nouvelle

Ry Lors de l'assemblée de la section du 4 septembre, le président passe en revue l'actualité syndicale après une courte introduction administrative. Peu d'informations concernant les pensionnés si ce n'est cette bonne nouvelle pour les malentendants : l'AVS subventionne maintenant également le 2e appareil auditif si la surdité atteint un certain seuil.

Le sujet mobilisant fortement le SEV actuellement concerne les actifs : les négociations de la nouvelle CCT. La PV est solidaire avec les travailleurs qui ne peuvent accepter une dégradation des conditions de travail.

Un autre sujet risque de toucher particulièrement l'Arc jurassien : les suppressions de postes chez CFF Cargo et le risque de l'abandon de 11 points de desserte dans la région. La Confédération ne subventionnera plus CFF Cargo, ce sera aux cantons de le faire.

Deux décisions difficilement compréhensibles de l'OFT seront dommageables pour les transports publics :

1. L'octroi de concessions pour des lignes de bus en trafic interne suisse consécutivement à la mainmise de la multinationale Flixbus.

2. L'attribution de deux lignes CFF au BLS nuira à la bonne har-

monie qui doit régner entre les différentes entreprises de transport dans l'intérêt du personnel et des usagers. Des énergies seront perdues dans de vaines batailles juridiques.

Enfin une bonne nouvelle pour le canton de Neuchâtel : 3,7 km de double voie supplémentaire entre Berne et Neuchâtel grâce au nouveau tunnel de Rosshäusern. Pas de gain de temps pour le moment mais une meilleure stabilité de l'horaire.

Dans les divers, un membre propose que nos assemblées se déroulent en fin de matinée. La proposition est acceptée à une courte majorité.



«OUTBACK»

Flavia Leuenberger

La première fois que j'ai visité l'«outback» australien, j'avais 22 ans. C'était en 2007. Je voyageais seule durant quelques jours et, pour revenir sur la côte, j'ai pris le «Ghan» d'Alice Springs à Adelaïde. J'y suis retournée 10 ans plus tard : lorsque j'ai revu ces rails, je me suis souvenue combien ce voyage en train a été déterminant pour le développement de mon indépendance. «Outback», Australie-Méridionale, 2018.

AVIATION

Grèves à répétition: du rififi chez Ryanair?

De Karin Taglang
karin.taglang@
sev-online.ch

Le 15 décembre 2017, Ryanair promettait de reconnaître les syndicats de pilotes européens afin d'éviter une grève. Le 19 septembre 2018, la Commission des transports de l'UE intervient, les pilotes demandent un nouveau management et le 28 septembre, le personnel de cabine veut de nouveau faire la grève. Comment en sommes-nous arrivés là?

Il y a eu beaucoup de grèves cette année chez Ryanair, elles se sont succédées dans divers pays d'Europe. Une fois c'était le personnel de cabine, une autre fois les pilotes, ils se sont battus ensemble pour de meilleures

conditions d'engagement et pour que leurs syndicats soient reconnus.

Longue bataille pour la reconnaissance

1er janvier 2017: la compagnie lowcost irlandaise Ryanair débute l'année en tant que plus grande compagnie d'aviation européenne. En 2016, elle devance pour la première fois l'allemande Lufthansa. Ce fut un motif de réjouissance pour le CEO de Ryanair Michael O'Leary mais pas pour ses employé-e-s: effectivement, l'exploitation du personnel semble jusqu'ici constituer le pilier principal de la philosophie d'entreprise.

15 décembre 2017: un semblant d'espoir pour le personnel? Ryanair écrit une lettre aux syndicats des pilotes de plusieurs Etats européens,

promettant de les reconnaître en tant que représentants officiels de ses pilotes. «La reconnaissance des syndicats est une grande nouveauté pour nous mais nous avons prouvé par le passé que nous savons nous adapter aux changements les plus radicaux» déclare O'Leary dans un communiqué. Lentement mais sûrement, le personnel de cabine s'organise lui-aussi..

18 juillet 2018: Ryanair reconnaît le Syndicat unifié des services Ver.di en tant que représentant du personnel de cabine engagé en Allemagne. Entre-temps, la Fédération internationale des travailleurs des transports (ITF) à laquelle appartient également le SEV a lancé la campagne «CabinCrewUnited» en vue de soutenir les syndicats d'autres pays européens dans leur lutte

pour une reconnaissance par Ryanair.

30 août 2018: le syndicat irlandais Fórsa est lui-aussi reconnu en tant que représentant du personnel de cabine irlandais. Dans un communiqué, l'entreprise écrit qu'elle désire élaborer, avec le syndicat et le conseil d'entreprise (un genre de commission du personnel), une CCT pour le personnel de cabine. L'ITF y voit «un pas important en direction d'une rémunération correcte et de conditions adéquates pour le personnel de cabine engagé en Irlande», elle fait toutefois remarquer que dans de nombreux pays dans lesquels Ryanair est active, il n'existe pas non plus de convention collective. Elle appelle dès lors l'entreprise à «travailler de manière constructive avec les syndicats dans tous les pays concernés par son réseau aérien». Afin de faire pression pour qu'une telle chose se réalise, le 28 septembre une grève du personnel de cabine est annoncée en Espagne, en Belgique, au Portugal et dans les Pays-Bas. En outre, les pilotes également feront la grève en Italie, étant donné que dans beaucoup d'endroits, leur situation n'est pas encore résolue.

Pilotes en entreprise uninominale

Pour ses pilotes, Ryanair a trouvé une forme d'engagement particulièrement dommageable: beaucoup d'entre eux ont un dangereux statut d'indépendant fictif. Un des problèmes est que Ryanair ne reconnaît jusqu'à présent que le droit irlandais et ne prend donc pas en considération par exemple les assurances sociales allemandes. Et beaucoup d'employés sont engagés en permanence sur une durée limitée ou alors ils sont dépla-

des assurances et autres frais.

Alors, faudrait-il tolérer ces pratiques scandaleuses parce qu'elles sont favorables à une mobilité plus durable, avec moins de circulation et plus de transports publics? Non.

En effet une recherche américaine vient de montrer que la conséquence de l'arrivée d'Uber et de ses avatars est une hausse massive du trafic. Premièrement, parce que 60% des trajets auraient, en l'absence d'une telle offre, été faits avec un autre moyen de transport que la voiture, ou n'auraient pas été effectués. Deuxièmement, parce que les chauffeurs Uber circulent en permanence, donc y compris à vide – l'algorithme récompense les plus mobiles. En clair: ces services remplacent le vélo, la marche, les bus et les trams bien plus que les voitures, et créent du trafic dans des centres déjà engorgés... tout en diminuant les recettes des transports publics.

Le succès de la politique suisse des transports repose sur une approche coordonnée et rationnelle fondée sur des services publics. Si la disruption est le nouveau nom de la destruction d'un système parmi les meilleurs du monde, alors nous pouvons nous en passer!

Conseiller communal (PS), Lausanne

cés à court terme dans d'autres lieux sans qu'on ne leur laisse le choix.

En ce qui concerne le droit applicable, la Commission européenne des transports s'est maintenant mêlée au conflit et exige que Ryanair tienne compte des standards sociaux et respecte la législation du travail de chaque pays. Ryanair s'appuyait jusqu'ici sur le fait que ses employés, durant le temps de travail, se trouvaient majoritairement en l'air dans des avions irlandais, c'est pourquoi le droit irlandais, moins avantageux, était appliqué. Mais ce n'est pas l'immatriculation de l'avion qui définit le droit applicable. C'est le lieu de travail effectif de l'employé. C'est ce qu'a expliqué au «Welt» la commissaire européenne pour les affaires sociales Marianne Thyssen. Ainsi le cas est clair: Ryanair doit s'améliorer!

Pionnière du low cost

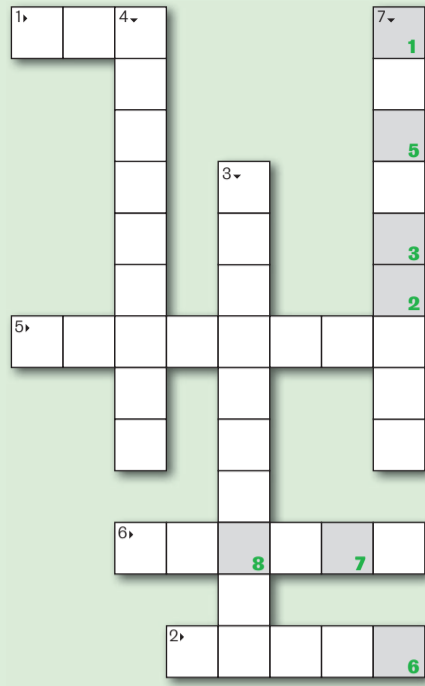
Tony Ryan a fondé Ryanair en 1985 avec une seule ligne, de Waterford en Irlande à Londres Gatwick. Le CEO actuel Michael O'Leary a repris les rênes en 1993 et mis en 1997 sur le low cost au-delà de l'Irlande et de la Grande-Bretagne, offrant des vols à moindre prix vers Stockholm, Oslo, Paris et Bruxelles. Dès lors le nombre annuel de passagers est passé de trois millions à dix-neuf millions (en 2017).

Puis Ryanair a ouvert un siège à Bruxelles (2001) et Francfort Hahn (2002) devenant la première concurrente low cost de Lufthansa. En 2017, Ryanair est la 1ère compagnie d'aviation européenne. Elle a transporté jusqu'ici mille milliards de passagers.

?

CONCOURS

Croisons les doigts



- 1 Loi sur la durée du travail (abréviation)
- 2 Prénom du président d'AS
- 3 Site des Officine
- 4 Arrêt vers le secrétariat central du SEV
- 5 Vice-président du SEV
- 6 Slogan de la manif des femmes
- 7 Peter Bernet est...

Solution

1	2	3	C	5	6	7	8
---	---	---	---	---	---	---	---

Pour participer, merci de nous envoyer vos réponses d'ici le **mercredi 3 octobre** avec votre nom et votre adresse.

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

Sur le net: www.sev-online.ch/quiz

Par carte postale: SEV, quiz, Postfach, 3000 Berne 6

Le/la gagnant-e sera désigné-e par tirage au sort parmi les bonnes réponses et remportera un **cou-teau SEV**. Nous publierons le nom du/de la gagnant-e et la solution dans notre prochain numéro. Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

Les solutions du numéro 12: 1: A, 2: B, 3: B, 4: C, 5: B ou C (selon la médiane, l'écart salarial global entre hommes et femmes est de 819 francs ou la part de la différence salariale dans le secteur privé qui n'a aucune explication est de 585 francs).

Corinne Grossenbacher, de Meikirch (BE), membre ZPV Bern, remporte 40 fr. de chèques Reka.



SUR LES TRACES DE...

Peter Bernet, conducteur de bus



Peter Bernet, ses derniers jours au travail.

Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

Demain vendredi, Peter Bernet aura son dernier jour de travail, après 31 ans au service des TPL au milieu du trafic de Lugano, la plus grande ville du Tessin.

Ligne 1, 10h15 du matin. Peter Bernet démarre à l'heure en direction de Fornaci. Les berges du lac sont illuminées d'une belle lumière. Il lance un regard rapide et un sourire: «Tu t'es assise à la place la plus convoitée» (près du conducteur, ndr). A cette heure il n'y a pas beaucoup de trafic, les personnes montent et descendent tranquillement et Peter peut poursuivre sa trajectoire sans accumuler de retard. Il est constamment attentif à la circulation, aux voitures, aux piétons, à celles et ceux qui traversent sans regarder. «Nous devons souvent conduire de manière préventive et anticiper si possible les réactions des gens».

Venu au Tessin dans les années 70 pour apprendre l'italien, Peter s'est tout de suite bien intégré dans la culture latine. Dans sa jeunesse il a fait un apprentissage dans une fonderie. Il a travaillé ensuite en tant que chauffeur dans une entreprise d'eaux minérales. Puis il est entré dans le domaine des transports publics où il a travaillé durant 31 ans. Il est passionné par la conduite, à tel point que lorsque la direction des TPL (Trasporti pubblici luganesi) lui a proposé de devenir inspecteur, il a poliment décliné l'offre: «J'aime conduire, être au milieu des gens, immergé dans la vie citadine.» Nous lui demandons si toute cette agitation n'est pas parfois stressante. «Oui, c'est vrai, celui ou celle qui choisit de faire ce métier doit faire preuve de beaucoup de patience et de sang froid. Il y a tellement d'éléments à prendre en considération sur les routes d'une ville que rester calme te permet d'être lucide», confirme Peter.

Ce n'est pas toujours facile, spécialement durant les heures de pointe où tout le monde veut rentrer chez soi le plus rapidement possible après une dure journée de travail. Ce sont alors des voitures, des piétons, des vélos qui s'animent comme dans une fourmilière géante sans cesse en mouvement, chacun avec son bagage d'histoires vécues, d'expériences, d'épisodes de la vie quotidienne. Le conducteur de bus, au vu des nombreux passagers qu'il transporte, doit faire constamment preuve d'une très grande attention. Il doit parfois résister à l'agressivité des usagers, par exemple en cas de retard.

Nous continuons notre tour sur la ligne 1. Entre-temps, la lumière du jour a changé. Peter, au

volant, salue les collègues qu'il croise sur la route. «C'est une plage horaire où il y a assez peu de problèmes mais on ne sait jamais ce qui peut arriver sur la route, les imprévus sont fréquents.» L'expérience du conducteur compte énormément: «Bien sûr! Cela nous permet d'évaluer rapidement la situation et de prendre les décisions opportunes. Ce serait bien si les transports publics avaient la priorité aux feux, comme cela est déjà le cas dans la plupart des villes suisses. Mais ce n'est pas le cas ici.» Peter a la fibre syndicale: il est vice-président de la VPT au niveau national et a présidé jusqu'à tout récemment la section VPT Sottoceneri, qu'il a menée de main de maître durant de nombreuses années. Il explique que «le syndicat est très important, d'autant plus maintenant, avec les avancées de la concurrence et de la libéralisation qui font pression sur les entreprises et ont des conséquences pour le personnel. La défense des conditions de travail, contractuelles et salariales est une chose fondamentale. C'est seulement avec de bonnes conditions de travail que le personnel peut être en mesure de fournir le travail qu'on attend de lui et assurer un haut niveau de qualité. Et c'est seulement avec un taux de syndicalisation élevé qu'il est possible d'avoir plus de poids, par exemple pour les négociations CCT. En outre, de bonnes conditions de travail sont aussi un avantage pour les entreprises qui peuvent ainsi compter sur un effectif du personnel stable».

Demain, après la parution de ce numéro, ce sera son dernier jour de travail. Est-ce qu'il se réjouit? «Oui, je suis content. J'ai beaucoup aimé faire ce métier, qui m'a permis de rencontrer des personnes magnifiques et d'autres moins belles (il rit...). Maintenant je veux penser aussi un peu à moi.» Comment lui donner tort? Toutefois Peter restera actif au SEV, en tant que membre du comité SEV et vice-président central VPT. Il dit en riant: «Vous ne vous débarrasserez pas de moi si facilement.» Heureusement! serait-on tenté de dire, car Peter fait partie de ceux à qui l'on attribue le maillot numéro 10. Il assure toutefois que «la section VPT Sottoceneri est entre de bonnes mains: elle peut compter sur des personnes motivées et capables qui sauront laisser leur empreinte, et c'est bien comme cela».

Nous voyons soudain une affiche qui annonce une exposition de Magritte. Il y est écrit: «Magritte, la ligne de vie». La ligne de vie de Peter arrive à un tournant. Certains de ses méandres l'amèneront dans les montagnes qu'il aime tant, où il trouvera refuge et paix. Parce que l'homme qui se complait à s'immerger dans le chaos de la ville apprécie aussi de s'arrêter là où il peut s'approcher des étoiles.

**RAPPROCHEMENT
SUISSE - UE:
AVANCÉE... RETARDÉE**

Silvan Wegmann

