

SEV N°2

Le journal du Syndicat du personnel des transports



CENTENAIRE DU SEV

En avant encore 100 ans

▶ p. 4 et 5

ÉDITO de Barbara Spalinger

Mauvaise méthode

▶ p. 6

On constate que le BLS concrétise maintenant ce qu'il a annoncé en novembre 2018: la suppression massive de postes de travail. Le projet d'économie se nomme «Best Way». Un peu trop optimiste du point de vue du personnel, pour qui la méthode n'est certes pas la meilleure qui soit. Le BLS mise uniquement sur sa compétitivité, qu'elle s'est elle-même imposée. Le SEV critique depuis longtemps le dessein du BLS de développer un marché dont personne n'a vraiment besoin, sans prendre garde aux dommages causés au système suisse des transports publics. L'OFT y a aussi contribué avec sa funeste vision en 2014. Finalement, le BLS a amorcé là une guerre idéologique qui comporte des risques considérables.

Concrètement, le projet prévoit de prononcer jusqu'à 45 licenciements

durant les cinq prochaines années. Ceci est assez étonnant car le BLS emploie plus de 3000 personnes. Ne lui serait-il pas possible de réduire ces postes au fil des années de manière socialement supportable, en évitant les licenciements ?

Le SEV a mené avec le BLS des négociations pour établir un plan social. Les discussions furent rudes. Nous n'avons ressenti aucune vraie volonté d'éviter ces 45 licenciements. Notre objectif principal était de protéger avant tout les employé-e-s âgé-e-s et de longue date. Avec une protection contre le licenciement dès 56 ans (et 20 années d'ancienneté au minimum) ainsi que d'autres mesures pour les salarié-e-s dès 50 ans, nous avons au moins pu atteindre cet objectif au cours de ces négociations.

Mais il faudra s'attendre à ce que des cas difficiles surgissent lors de ces suppressions, malgré le plan so-

cial. Le SEV va s'engager par tous les moyens pour ses membres. Également pour ceux qui resteront au BLS, car la suppression prévue de 170 postes à temps complet au total va augmenter la pression sur le reste du personnel. Le BLS appelle cela une «optimisation». Toutefois pour le personnel cela sonne surtout comme une surcharge. Quant à la clientèle, on doute qu'elle puisse en tirer un quelconque bénéfice. En effet, le mot d'ordre «allier les forces» cache par exemple la fermeture de centres de voyages. Il s'agit là d'une suppression pure et simple de services !

La disparition d'une prestation faisant partie du service public porte préjudice à ce dernier. Ceci ne concerne pas seulement le BLS mais aussi les CFF. Les responsables feraient mieux de tenir compte de cet aspect dans leurs pronostics concernant la mobilité du futur.

Securitrans

La filiale des CFF veut économiser avec la CCT : pas avec le SEV!

2

TPG

Indexation : les salarié-e-s veulent 1% de hausse pour leur pouvoir d'achat

6

Agent de train CFF

Pas d'accompagnement au rabais et de licenciements avec le nouveau profil

8

Genève et Uber

Genève déclare la guerre à l'ubérisation de l'économie et à la précarisation des conditions des travailleurs comme les chauffeurs ou les coursiers. Le conseiller d'Etat Mauro Poggia annonce un tour de vis contre les tendances «barbares et contraires à la tradition helvétique». «Nous avons des CCT et une tradition de partenariat social. Il est grand temps que les grands groupes américains le comprennent. Le modèle Uber fait porter tous les risques de l'entreprise sur les individus: des indépendants qui n'ont d'indépendants que le nom et qui vivent dans des conditions précaires.»

Du nouveau à Coire



Le secrétariat SEV de Coire a un nouveau responsable en la personne de **Markus Cadosch**, entré au SEV le 1er février dernier. Il est membre du SEV depuis 32 ans. C'est un habitué de la branche des transports publics mais il s'y connaît aussi en matière de contacts humains. La personne idéale pour diriger le secrétariat régional de Coire.

Alliance F sort les griffes

Les messages odieux sont une triste réalité sur internet et les réseaux sociaux. Les femmes en sont des victimes privilégiées en particulier pour celles qui sont actives en politique. Des attaques que subissent par exemple la conseillère fédérale Simonetta Sommaruga, la conseillère nationale UDC Natalie Rickli ou la présidente des Jeunes socialistes Tamara Funicello. Alliance F, l'association qui réunit une septantaine d'organisations féministes a récolté un million de francs pour détecter les discours de haine à l'aide d'un algorithme. Une communauté plurilingue de bénévoles s'adressera directement aux auteurs de propos haineux pour ramener le débat à un niveau factuel.



Les quelque 800 collaborateurs et collaboratrices de Securitrans travaillent dans la surveillance spéciale et la protection des chantiers ainsi qu'en tant qu'agents de conduite.

SECURITRANS SA

Pas de CCT au rabais !

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Afin de devenir « plus compétitive », Securitrans veut renégocier au 1er janvier 2020 la CCT négociée pour la dernière fois en 2012 et la dégrader. La trentaine de personnes qui ont participé le 9 février à Zurich à l'assemblée de la branche Securitrans de la sous-fédération AS s'opposent à cette dégradation.

« Ces négociations conventionnelles ne seront pas simples, car la direction poursuit expressément à travers elles le but d'une réduction des frais de personnel », a expliqué Stefan Marti, secrétaire syndical SEV, aux collègues présents à cette assemblée. Stefan Marti, qui a succédé à la secrétaire syndicale Lucie Waser, s'occupe depuis le début de l'année du personnel de Securitrans. Lors de sa première visite à la CEO de Securitrans, Désirée Baer, et au responsable des ressources humaines, Andreas Feuz, début janvier, il s'est trouvé immédiatement confronté à leur volonté de diminuer les frais de personnel. Sinon, Securitrans ne serait selon eux plus compétitive, surtout dans le domaine de la surveillance spéciale (surveillance de biens immobiliers). La direction de Securitrans affirme que des entreprises comme Protectas, Delta ou Securitas versent des salaires inférieurs pour ces activités et renvoie à la CCT signée par Unia et l'Association des entreprises suisses de services de sécurité (AESS) pour la branche des services de sécurité privés. Cette CCT contient des salaires minimaux nettement inférieurs à ceux de Securitrans. Mais la concurrence serait également moins chère dans le domaine de la protection des chantiers, c'est pourquoi, ici aussi, des mandats seraient en danger ces prochains mois.

Fable et vérité

« Les entreprises de construction de voies ferrées comme Sersa versent des salaires comparables », a objecté un collègue. « Le problème, ce sont les entreprises qui ne versent aucune allocation. Mais nos salaires et nos allocations sont aujourd'hui déjà nettement inférieurs à ceux des CFF. »

Selon un deuxième intervenant: « Nos clients savent ce qu'ils peuvent attendre de nous. En 2018, nous avons fait des centaines d'heures supplémentaires sur les chantiers de la Suisse orientale. Néanmoins, Securitrans ne veut pas engager de personnel supplémentaire et préfère au contraire nous payer des heures sup'. »

Securitrans serait aussi restée compétitive dans le domaine de la surveillance spéciale. Elle a d'ailleurs même décroché des mandats ces derniers temps grâce à la qualité de son travail, a ajouté un troisième collègue. « Pas de bon travail, sans bon salaire! », a constaté Peter Käppler, le président central d'AS. « Les CFF, qui détiennent 51 % des actions de Securitrans (Securitas: 49 %), sont en mesure de confier des mandats, que ce soit sur des chantiers ou pour surveiller leurs biens immobiliers. »

Un bon résultat et des dividendes

« L'an dernier Securitrans a réalisé un chiffre d'affaires record », a fait remarquer un autre collègue. « Grâce à la bonne marche des affaires, le SEV est d'ailleurs parvenu à obtenir une prime de 500 francs lors des négociations salariales. De plus, l'entreprise verse d'importants dividendes aux CFF et à Securitas. Mais nous, on veut à l'avenir nous pressurer encore plus. »

« Il y aurait de meilleures possibilités d'économiser à l'étage des grands chefs, comme par exemple avec leurs chères machines à café », a proposé un participant. Bref, l'intention qu'a Securitrans de baisser les salaires a provoqué pas mal d'indignation lors de cette assemblée.

« Beaucoup d'entreprises nous ont fait entendre des revendications exagérées et irréalistes », a déclaré Stefan Marti, pour calmer les esprits. « Cela fait tout simplement partie du jeu des négociations. On attise sciemment chez le personnel la peur d'une soi-disant concurrence et on décrit un contexte et un marché pires qu'ils ne le sont. Mais on refuse de citer des chiffres fiables, précisément lorsque les affaires vont bien. Pareil jeu de cache-cache est aussi une tradition. » De plus, les déclarations d'intention sur l'augmentation de la compétitivité sont un signal à l'intention des politiques, a expliqué Stefan Marti, c'est-à-dire aux instances qui contrôlent les entreprises de transport public et sont la plupart du

temps dominées par la droite ainsi que très favorables aux employeurs.

Élection de la conférence CCT

« Nous allons de toute façon vérifier dans quelle mesure les revendications et arguments avancés par les entreprises correspondent à la réalité, exiger qu'on nous communique les chiffres pertinents et nous engager comme toujours pour vos salaires, vos allocations et vos réglementations sur la durée du travail », a promis Stefan Marti. Il a encore précisé que la délégation de négociation du SEV - composée de Peter Käppler, Urs Lacher, président de la branche, et Stefan Marti -, qui recevra son mandat de la conférence CCT, tiendra régulièrement au courant de l'état des négociations. Neuf collègues, représentant l'ensemble des groupes professionnels et des régions linguistiques, se sont mis à la disposition de l'assemblée de la branche pour la conférence CCT. Ils ont été élus par applaudissements et se rencontreront probablement en mars pour la première fois afin de définir le mandat de négociation. L'enquête réalisée auprès des membres du SEV de Securitrans représente à cet égard une précieuse contribution. Et les membres de la conférence CCT prendront désormais régulièrement le pouls de leurs collègues.

Syndiquez-vous !

« Si les négociations n'aboutissent pas sur un résultat acceptable pour la conférence CCT, des mesures de lutte seront nécessaires », a annoncé Peter Käppler, président central AS. « Plus nous aurons de membres, plus forts nous serons et moins on pourra nous imposer une mauvaise CCT. » Actuellement, une grande partie des quelque 800 collaborateurs et collaboratrices de Securitrans sont syndiqués, dont plus de 96 % au SEV. Les collègues de Securitrans qui recrutent un nouveau membre, reçoivent non seulement la prime de recrutement de 50 francs du SEV, mais participent aussi au tirage au sort (pour chaque personne recrutée) à un concours avec lequel on peut gagner une nuit à l'hôtel pour deux personnes à Brigue, des chèques Reka pour les vacances et le vin du centenaire du SEV.

AROLDO CAMBI répond

Placements «propres»

? Selon quels principes éthiques le SEV place-t-il son argent ?

La question de l'éthique en matière d'investissement dans des placements en capitaux est très complexe. Peux-tu prouver que tu places ton argent de manière « éthiquement propre » ? C'est une question à laquelle probablement personne ne peut vraiment répondre. D'ailleurs que signifie exactement « éthiquement propre » ? Existe-t-il une définition universellement reconnue de cette notion ?

Il n'existe évidemment aucune agence mondiale qui vérifie et évalue l'éthique des actions traitées en bourse. En revanche, on assiste depuis quelques années à une évolution positive, dans un monde pourtant en partie livré à la spéculation et à la cupidité : l'apparition des critères ESG, pour « Environment Social Governance ». Désormais bien établi, ce sigle international désigne les critères écologiques, socio-économiques et de gestion qu'une ent-

reprise est appelée à respecter dans ses pratiques commerciales.

En tant que syndicat et association à but non lucratif, nous accordons évidemment une importance majeure à ce thème, raison pour laquelle nous consacrons un chapitre entier au « Socially Responsible Investing » dans les règlements de placement du SEV et de la Caisse de pension SEV. En tant que gestionnaire financier du SEV, et après 20 ans d'activité dans les placements au sein de diverses associations à but non lucratif, je crois pouvoir dire que c'est un sujet qui me tient beaucoup à cœur.

Cet aspect éthique, même s'il est très important, ne doit pourtant pas occulter le fait qu'il est tout aussi important de réaliser des rendements convenables, grâce auxquels nous finançons nos activités, nos salaires et, avec la CP, nos rentes.

Souhaites-tu poser une question à Aroldo ou à une autre personne de la direction? Ecris-nous alors à journal@sev-online.ch

COMITÉ SEV

Adhésion gratuite pour les 100 ans du SEV et la Grève des femmes

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Le comité du SEV n'a pas fait dans la dentelle. Il a décidé d'envoyer un signal fort en cette année de centenaire: trois mois d'adhésion gratuite pour toutes et tous dès ce mois de février. Il a en outre tenu à marquer encore davantage le coup pour les femmes en accordant la gratuité jusqu'à fin 2019, en cette année de Grève des femmes.

2019 n'est pas une année comme les autres au SEV. Le comité ne s'y est donc pas trompé vendredi 15 février à l'heure de prendre connaissance du programme des festivités du centenaire. Si un appel a été lancé pour que les sections collaborent pour accueillir le bus-

exposition, c'est bien le potentiel de recrutement des nouveaux membres qui a été au centre des discussions.

Adhésion gratuite

Et pour marquer cette année d'une pierre blanche, il a décidé d'octroyer trois mois d'adhésion gratuite à toutes et tous dès ce mois de février, une action qui prendra fin le 31 décembre. Un geste pour les 100 ans du SEV (voir en pages 4 et 5). 2019 étant aussi une année charnière pour les femmes et la grève annoncée pour le 14 juin prochain, le comité du SEV a voulu faire un geste important pour les collègues féminines qui nous rejoignent dès à présent: la gratuité est de mise jusqu'au terme de l'année! C'est que dans le monde très masculin des transports, les femmes sont lar-

gement minoritaires. Au SEV, elles représentent 20% de l'effectif des membres environ.

Le comité a aussi ratifié la CCT SNL (voir nos deux dernières éditions). La vice-présidente du SEV Barbara Spalinger a rappelé le contexte difficile dans lequel ces négociations ont eu lieu.

Enfin, le comité a aussi accueilli en son sein Jordi D'Alessandro qui succède à Sven Zimmermann en tant que représentant de la Jeunesse. Il a aussi fait connaissance avec Angela Meili, 45 ans, la nouvelle responsable du personnel du SEV, qui reprend cette tâche de Miriam Brand. Celle-ci quitte le SEV après cinq ans de présence au SEV (voir en page 7). Elle a remercié le comité pour l'excellente collaboration. La prochaine séance du comité aura lieu le 15 mars.



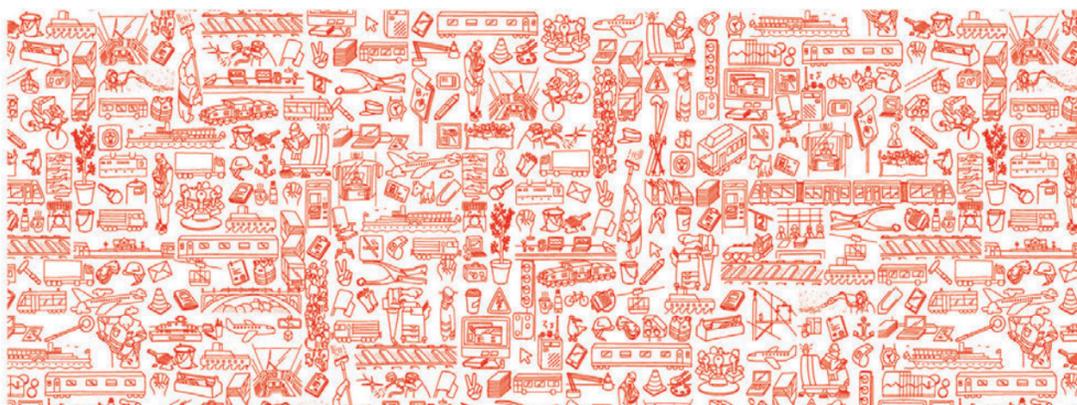
Le 4 février dernier, l'association patronale SWISSMESSENGER-LOGISTICS SML et syndicom ont signé la 1ère CCT de coursiers en Europe. Les coursiers soumis à la CCT profitent donc désormais d'un salaire minimum, de suppléments réglementés, de services de piquet, d'une planification anticipée des services, et même d'un congé paternité. La CCT doit se transformer en un instrument pour lutter contre les plateformes de dumping et la concurrence bon marché.

Licenciée après être rentrée de la maternité. C'est ce qui était arrivé à une mère tessinoise en 2014 qui a perdu son job après la naissance de son 3e enfant. Elle avait obtenu gain de cause avec la clé une indemnisation pour licenciement discriminatoire. Cette réalité est celle d'une femme sur dix en Suisse. C'est ce que révèle une enquête du *Blick*. Selon les Bureaux cantonaux pour l'Égalité, les licenciements pendant ou au terme du congé maternité sont en hausse ces dernières années. Et à Bâle-Ville les chiffres sont implacables: deux cas par semaine.



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

Rejoins-nous !





LE SEV FÊTE SES 100 ANS

«On n'a pas tous les jours 100 ans»



Stefan Bruderer, la cheville ouvrière de l'événement à Zurich.



Toujours le poing levé! L'un des multiples symboles à découvrir sur la locomotive.



Giorgio Tuti serre la main du mécanicien de la LPV Ticino René Walser qui a conduit la locomotive en gare de Bellinzona avant de l'emmener à Zurich gare centrale.

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Les 100 ans du SEV ont débuté en trombe le samedi 2 février avec l'inauguration de la locomotive des 100 ans à Bellinzona en fin de matinée, puis en fin d'après-midi à Zurich. Une centaine de membres des quatre coins du pays avaient fait le déplacement pour la loc ou pour célébrer l'union qui avait prévalu le 30 novembre 1919.

Il ne fallait pas être frieux ce 2 février sur les quais de la gare de Bellinzona. Les fortes chutes de neige du jour précédent auraient pu laisser craindre une inauguration de la locomotive des 100 ans du SEV gâchée par une météo capricieuse. Il n'en fut rien! A l'heure où le parrain tiré au sort pour baptiser la machine - Claudio Gianella - débouchait le champagne, le soleil pointait le bout de son nez.

Mais rembobinons: il est 10h45 à la gare de Bellinzona quand les militants tessinois du SEV - bientôt accompagnés par les collègues arrivés des autres coins du pays - prennent les drapeaux en main pour aller accueillir «leur» locomotive sur voie 6. Le moment n'est pas anodin. Certains participants étaient déjà présents il y a 25 ans pour inaugurer la locomotive des 75 ans...

Prévue à 11h01, l'arrivée de l'engin conduite par notre membre de la LPV Ticino René Walser entre en gare peu après 11h05. Un retard volontaire pour parfaire l'accueil. A son entrée en gare, René Walser est applaudi par les membres et salué comme il se doit par le président du SEV Giorgio Tuti. «Ce n'est pas rien de fêter 100 ans! Aujourd'hui, nous sommes réunis pour marquer le début des festivités du centenaire du SEV», a-t-il souligné. «Le SEV est né il y a 100 ans lorsque les sous-fédérations ont décidé de créer la Fédération suisse des cheminots, la «Schweizerischen Eisenbahnerverband», dont l'abréviation SEV est désormais une marque. Cette fusion est née des suites de la Grève générale de 1918. Au terme de celle-ci, le besoin d'unité s'est fortement fait ressentir et s'inscrit dans un mouvement plus général d'unification. Les cheminots rejoignent l'USS et s'unissent le 30 novembre 1919», a poursuivi Giorgio Tuti.

La situation a évolué au fil du temps. Le SEV est le syndicat de l'ensemble du personnel des transports de Suisse. «Nous pouvons nous réjouir de cette pluralité. Nous défendons les intérêts de quelque 40 000 membres, actifs et retraités, et avons négocié plus de 70 conventions collectives de travail de haute qualité», poursuit Giorgio Tuti. Ce mandat de nos membres n'a pas fondamentalement changé. Nous allons poursuivre sur cette voie. Les défis à venir sont évidemment liés à la transformation des métiers en raison de la digitalisation.

La libéralisation croissante dans les transports et le démantèlement du service public

A toi de jouer!

Concours photo

Le SEV met sur pied un concours des plus belles photos - esthétiquement mais aussi pour les plus originales - de la locomotive des 100 ans du SEV. La créativité est de mise! Un jury interne fera un premier tri. Nous soumettrons ensuite le vote final à l'avis de nos membres. Le ou la lauréate recevra un modèle réduit (voir la publicité ci-contre). Les clichés se classant de la 2e à la 5e place recevront 150 fr. en chèques Reka. Quant aux photos arrivant de la 6e à la 10e place, ils recevront des chèques Reka d'une valeur de 80 fr. Pour participer, il suffit d'envoyer son cliché à l'adresse media@sev-online.ch jusqu'au 31 mars 2019 en mentionnant toutes les coordonnées nécessaires (nom, prénom, e-mail, téléphone). Toute correspondance et voie de recours sont exclues pour ce concours. Nous vous souhaitons plein de réussite.

La vidéo de l'inauguration de la locomotive sur FB SEV - Gewerkschaft des Verkehrspersonals

figurent aussi dans nos priorités. Pour affronter ces défis, notre action sera syndicale et politique.»

La pluralité du SEV dans le design

La diversité du SEV est au cœur du design de la locomotive. On y découvre le monde du travail où le SEV est présent, mais aussi des éléments du quotidien du personnel des transports publics.

Après le champagne de Bellinzona, la locomotive a voyagé sur la ligne de faite du Gothard pour ensuite arriver à Zurich gare centrale où une cinquantaine de collègues avaient fait le déplacement pour la découvrir. Le président du comité d'organisation des 100 ans, le secrétaire syndical Martin Allemann, a évoqué le programme de cette année (voir le détail ci-dessous) et le responsable de la division Voyageurs des CFF Toni Häne était aussi de la partie puisque la locomotive a été réalisée en partenariat avec les CFF. Giorgio Tuti n'a pas manqué de rappeler que Toni Häne était un membre SEV de longue date. Il avait d'ailleurs été nommé président de la section SBV Saint-Gall en 1984.

Une galerie photos de Zurich et Bellinzona est à découvrir sur notre site sev-online.ch

Toni Häne a mis en évidence le partenariat entre les CFF et le SEV: «Au-delà du dialogue critique constructif dans le cadre du partenariat social, le SEV et les CFF ont toujours lutté ensemble pour leurs objectifs communs liés au développement des chemins de fer fédéraux et de l'ensemble des transports publics suisses. C'est d'ailleurs ce qui a permis de gagner les votations de ces dernières années sur les investissements importants pour le financement des grandes étapes d'extension. Tous deux ont contribué au développement des transports publics en Suisse et ont amené ce système ferroviaire souvent laissé pour mort à renaître de ses cendres.»

Il a aussi envoyé un message appréciable concernant le personnel: «Aujourd'hui encore, une entreprise de chemins de fer a besoin d'un personnel bien formé, compétent, apte à répondre aux besoins de la clientèle, et qui soit fier d'accomplir chaque jour ses prestations.»

Au terme de cette partie officielle, le participant-e-s on pu se retrouver dans le wagon panoramique loué pour l'occasion ou s'asseoir dans la cabine de pilotage sous l'œil expert du président de la LPV, Hans-Ruedi Schürch. Membres SEV, d'ETC et des CFF, membres de la jeunesse et de la PV, l'événement fut à l'image du SEV, marqué par la diversité.

Le SEV regarde son passé mais se tourne résolument vers l'avenir. Le slogan de notre centenaire, inscrit sur la locomotive, est là pour le rappeler: «En avant avec ton syndicat».

Le programme 2019

L'inauguration de la locomotive était le point de départ du centenaire du SEV. D'autres manifestations viendront ponctuer cette année exceptionnelle:

3 juin: festivité du jubilé au Kursaal de Berne.

Bus-exposition: il voyagera dans toute la Suisse du 3 juin au 30 novembre. Il fera halte dans divers lieux de Suisse. Les sections sont invitées à se mobiliser pour organiser l'accueil de l'exposition. Ce sera l'occasion de se plonger dans l'histoire du SEV mais aussi d'en dresser les pistes d'avenir. Une brochure d'une centaine de pages complètera agréablement l'exposition et sera à disposition des membres à bord du bus-exposition.

30 novembre: Les festivités prendront fin le 30 novembre 2019, date marquant l'union des sous-fédérations dans la Fédération des cheminots le 30 novembre 1919. La soirée sera organisée par la Jeunesse du SEV. L'occasion de se tourner résolument vers l'avenir.

2019 sera aussi marquée par un Congrès du SEV le 4 juin et la grève des femmes le 14 juin.

100 ANS SEV



La loc du centenaire SEV - modèle réduit Märklin

Pour fêter ses 100 ans, le SEV met en vente un modèle réduit Märklin de la loc du centenaire (voie H0) qui sillonne le réseau de chemins de fer suisse depuis le 2 février.

Les membres SEV peuvent profiter d'un prix spécial: CHF 309.95 plus les frais de port.

Les membres peuvent commander la loc jusqu'au 31 mars 2019 ou plus tard au moyen du talon ci-dessous, ou via le shop SEV sur notre site internet (www.sev-online.ch/shop/). La livraison des modèles réduits de la loc SEV est prévue dès la mi-juin.

Concours Märklin-SEV

Parmi les acheteurs de la loc du centenaire SEV, nous procéderons à un tirage au sort et offrirons la possibilité de visiter les ateliers Märklin à Göppingen. Le SEV et Märklin invitent 15 acquéreurs de loc (membres SEV uniquement) à une visite guidée durant laquelle ils pourront assister à la fabrication des modèles réduits super-détaillés de Märklin. Puis après le repas de midi qui sera également offert, il sera possible de visiter le nouveau musée qui relate l'histoire de l'entreprise Märklin qui existe depuis 160 ans.

Chacun s'organise pour le trajet. Déroulement de la journée: début de la visite à 10h00 jusqu'à 12h15, puis repas de midi et de 13h30 à 15h00, visite du musée Märklin.

Talon de commande:

Je commande ... exemplaire(s) de la loc du centenaire SEV Märklin (voie H0) au prix spécial pour membres SEV de CHF 309.95 plus les frais de port.

Nom, prénom:

Adresse:

Téléphone: E-mail:

Merci d'envoyer le talon de commande à:
SEV secrétariat central, Shop, Steinerstrasse 35, Case postale 1008, 3000 Berne 6

100 ANS SEV



Vins du centenaire SEV

Pour ses 100 ans, le SEV met en vente deux vins spéciaux: un «Mont-sur-Rolle», Cave de Jolimont, La Côte et un «Runchet» Merlot Ticino DOC, 2016, en collaboration avec la coopérative d'achat EGB.

Les vins du centenaire peuvent être commandés directement sur le site <https://www.egbiel.ch/fr/shop> en mentionnant les numéros des articles.

Article 1194:
«Runchet» Merlot Ticino DOC, 2016
88 fr.90 le carton de 6 bouteilles

Article 1073:
«Mont-sur-Rolle», Cave de Jolimont, La Côte, 2018
81 fr.60 le carton de 6 bouteilles

Talon de commande

Je commande ... Cartons de «Runchet» Merlot Ticino DOC, 2016, à 88 fr.90 par carton (article 1194)

Je commande ... cartons de «Mont-sur-Rolle», Cave de Jolimont, La Côte 2018, à 81 fr.60 (article 1073); les frais d'envoi sont inclus dans le prix.

Nom, prénom:

Adresse:

Téléphone: E-mail:

Merci d'envoyer le talon de commande à:
EGB - Einkaufsgenossenschaft Biel; Schwanengasse 22; 2503 Biel/Bienne

PLAN SOCIAL BLS

Protection pour les aînés

Chantal Fischer Les négociations ont été intensives et pas toujours simples. Pourtant, la patience a porté ses fruits. Le plan social pour le programme d'économies du BLS « Best Way » offre aux collaborateurs concernés par un licenciement des mesures appropriées.

Les négociations ont débuté en décembre de l'année dernière et ont abouti deux mois plus tard sur un résultat acceptable. « Grâce à notre ténacité, nous avons réussi à obtenir des mesures protégeant surtout les collaborateurs plus âgés et de longue date du BLS », souligne le secrétaire syndical SEV Michael Buletti. « La thématique des plus de 50 ans a aussi été le plus gros point de discord des discussions. »

Le BLS s'efforce dans la mesure du possible d'offrir aux collaborateurs/trices concernés un poste raisonnable au sein de l'entreprise. Le caractère raisonnable d'un poste prend en compte l'activité actuelle du collaborateur, son taux d'activité, son employabilité et son âge, mais aussi son salaire. Le BLS soutient en outre les collaborateurs dans leur recherche d'emploi et leur nouvelle orientation.

Les mesures en détails :

- Les collaborateurs touchés par ce démantèlement ont, à partir de 50 ans et en cas d'aptitude, la possibilité de faire un apprentissage dans une nouvelle fonction qui leur permettrait de continuer à travailler au BLS.

- Les collaborateurs âgés de 56 et 57 ans avec au moins 20 ans de service au BLS peuvent choisir entre une offre d'un emploi raisonnable à l'interne et une réinsertion externe (soutien professionnel externe pour une réorientation professionnelle).

- Les collaborateurs de plus de 58 ans continueront à travailler au BLS pendant quatre ans, resp. jusqu'à 63 ans.

En cas de résiliation du contrat de travail, un plafond de coûts pour diverses prestations est à disposition. L'étendue des prestati-

ons dépend de l'âge et de la durée de l'emploi au BLS.

- Le plafond des coûts peut être accordé sous forme d'un **prolongement du délai de licenciement** pour servir par exemple à la recherche d'un emploi.

- Le plafond des coûts peut aussi être utilisé pour des **mesures de formation et formation continue**.

- La **moitié** du plafond des coûts à disposition **peut être payé** au collaborateur qui le souhaite.

- Les collaborateurs qui souhaitent se lancer en **indépendants** peuvent, sur demande, se faire verser tout le montant.

Soutenir les cas de rigueur

Durant la durée du plan social, une commission paritaire est à l'œuvre, composée de trois représentants des deux parties (communauté de négociations et BLS). Dans les cas de rigueur, elle peut s'écarter des prescriptions du plan social et, au besoin, apporter des contributions financières supplémentaires.

Le BLS s'est engagé à appliquer ce plan social à tous les autres éventuels licenciements qui surviendraient pour des raisons économiques jusqu'à fin 2023.

Rappel des faits

Le 14 février, BLS a annoncé ses mesures d'économie au nom de l'efficacité et de l'automatisation. D'ici à 2023, il supprimera quelque 170 postes. Afin de réduire ses coûts de 50 à 60 millions de francs par an, la compagnie ferroviaire bernoise BLS va supprimer environ 170 postes à plein temps d'ici 2023, dont 45 au maximum par licenciement (voir édito). « Particulièrement choquant » pour le SEV. Un plan social a été élaboré avec les syndicats pour les personnes concernées. Les autres réductions se feront via des départs à la retraite et des départs naturels. ysa

INDEXATION DES SALAIRES AUX TPG

Passer à la vitesse supérieure

ves Sancey Une assemblée intersyndicale aux TPG, les Transports publics genevois, a confirmé le 12 février la volonté des salarié-e-s d'obtenir une indexation des salaires de 1%, l'équivalent de la hausse du coût de la vie (indice

IPC), et non de 0,3% comme le propose la direction. Les frais de loyer et les coûts d'assurance-maladie augmentent, mais les salaires restent à la traîne. La négociation se poursuit donc avec les syndicats dont le SEV.



Face à la baisse du pouvoir d'achat, 0.3% de hausse jugée insuffisante pour les salariés TPG.



RETRAITÉS TL, MÉTRO ET VILLE DE LAUSANNE

Assemblée générale annuelle

Yvan Rosset La 87ème assemblée générale s'est déroulée le 15 janvier 2019 au restaurant de la Treille à Prilly. 84 personnes étaient présentes.

La présidence étaient dirigée par: Jean-guenin Daniel et notre caissier Franco Cerise à démissionné pour une bonne retraite, sans oublier notre collègue Gay-Croisier qui

continue à représenter les retraité-e-s au comité de la section du SEV.

Les sorties annuelles 2019 sont: La sortie Poisson, le 18 juin, au Bourget (avec le swissvapeur). La sortie d'été le 20 août 2019, une visite de l'usine Peugeot (France) et la sortie chasse, le 15.10.2019 et une visite d'un taxidermiste (à Vicques, Jura).



Service de protection juridique du SEV

Marta se rend à son travail en voiture comme chaque fois qu'elle est de service du soir. Elle roule joyeusement sur l'autoroute. A cette heure, le trafic est dense. Tout à coup il y a des ralentissements, il faut s'attendre à un bouchon. Marta reste sur sa voie. La voiture devant elle essaie de changer de voie. Oui car à côté, ça roule mieux... Et derrière elle aussi tout le monde s'énervé et essaie de changer de voie. Puis l'annonce est faite à la radio: accident sur l'A1, prière de dégager un couloir pour les secours.

Marta ne sait pas trop ce qu'elle doit faire... elle se dit qu'elle fera comme la voiture devant elle. Mais celle-ci continue à avancer doucement tout droit dans la voie. Loin derrière, on voit les gyrophares de la police. Enfin les colonnes de voitures se poussent soit à gauche, soit à droite selon la voie où elles se trouvent. Et puis quelques fous changent encore de voie. Ouf, le couloir de secours est formé. Mais à peine un véhicule d'intervention est-il passé que des voitures se remettent sur les voies normales. Parfois, il y a même quatre véhicules les uns à côté des autres! Et voilà de nouveau des gyrophares et des sirènes derrière, et de nouveau tout le monde se pousse. Cette fois le couloir de secours reste ouvert. Soudain devant Marta, un automobiliste change brusquement de voie en traversant le couloir. Au même moment, un véhicule de secours arrive encore depuis derrière. Marta n'en croit pas ses yeux...

Quelques temps plus tard, Marta a

enfin dépassé l'accident. Quatre véhicules sont impliqués et l'un d'entre eux fume dangereusement. La Rega a dû transporter un blessé. Dans le « 20 Minutes », on lira que les secours ont eu du mal à parvenir sur les lieux et que les deux personnes gravement blessées auront moins de chances de s'en tirer à cause du couloir de secours qui n'a pas bien fonctionné.

De retour à la maison, Marta recherche comment doit fonctionner ce fameux couloir de secours.

L'article 27, alinéa 2 de la Loi sur la circulation routière (LCR) exige que la chaussée soit immédiatement dégagée lorsque fonctionnent les avertisseurs spéciaux (gyrophares et/ou sirènes) des voitures du service du feu, du service d'ambulances, de la police ou de la douane.

Il n'y a pas de réglementation plus précise ni plus explicite actuellement en Suisse concernant la formation du couloir de secours. Ceci est toutefois en cours d'élaboration. Celui ou celle qui empêche les véhicules de secours munis d'avertisseurs spéciaux de parvenir sur le lieu d'intervention

doivent s'attendre à écoper d'amendes salées. C'est ce que nous disent divers articles de journaux parus ces dernières années sur ce thème.

Le bon comportement à adopter n'a pourtant rien de sorcier: les voitures qui sont sur la voie de droite se rangent sur le côté droit de l'autoroute, et celles qui se trouvent sur la voie de gauche serrent le plus possible à gauche. S'il y a trois voies, c'est la voie de dépassement qui serre à gauche. La voie du milieu et celle de droite se rangent à droite (cf. photo). La position ménageant un couloir de secours doit être maintenue jusqu'à ce que l'accident soit dépassé. Cela est valable sur l'autoroute avant tout. Mais sur les autres routes aussi il faut laisser le passage aux véhicules de secours et former un couloir.

Marta n'ose pas imaginer ce qui pourrait se passer si le couloir de secours ne fonctionnait pas du tout et qu'une personne devait mourir à cause de ça. Si elle se trouve de nouveau une fois dans un bouchon, elle se mettra tout de suite sur le côté. Car le couloir de secours sauve des vies!



COULOIR DE SECOURS!

ANGLE DROIT

Le couloir de secours au milieu sauve des vies

DÉPARTS

Au revoir et bon vent !

Chantal Fischer Après plus de huit années passées au SEV, **Jris Piazzoli** souhaite une fois encore relever un nouveau défi. Autrefois, le monde syndical était un territoire inconnu pour elle qui avait alors récolté des expériences dans divers domaines, en dernier lieu dans celui de la santé. Si elle était plus jeune aujourd'hui, elle pourrait même s'imaginer suivre une formation de secrétaire syndicale car « ce domaine d'activité me plaît toujours autant », souligne Jris. Les tâches variées et intéressantes ont enrichi son travail. En tant qu'assistante du vice-président Manuel Avallone, elle s'est surtout occupée des affaires CFF. Pour elle, les CFF sont « une histoire qui ne prend jamais fin avec ses nombreuses réorganisations et les nouveaux projets qui marquent le paysage ferroviaire ». Son deuxième grand domaine de travail a été la commission des femmes SEV. « Le travail dans la commission des femmes a été très enrichissant et a éclairé des thèmes dont je n'avais auparavant pas conscience », ajoute Jris. Grâce à la responsable de l'égalité Lucie Waser, elle a eu la possibilité d'accompagner le groupe de façon didactique et méthodique. « Je n'avais aucune expérience en la matière ».

Le contact avec les collègues et les membres a été très important. Elle a maintenant envie de prendre une nouvelle direction avant de mettre fin à sa carrière profession-



Jris Piazzoli, assistante du vice-président Manuel Avallone.

nelle. Son nouveau poste la fera donc entrer dans le monde de la formation en tant qu'assistante d'une chaire professorale à la Haute école spécialisée de Soleure (FHNW). Une partie de son futur travail comprendra aussi une collaboration avec la chancellerie de la haute école pédagogique.

Jris souhaite encore adresser un dernier message : « Je recommande vraiment à tous les collaborateurs des transports publics d'adhérer au SEV. L'union fait la force et des partenaires forts sont importants dans la vie ! ».

Ce mois-ci, une autre collègue appréciée va quitter le SEV. Il s'agit de **Miriam Brand**, cheffe du personnel SEV depuis plus de cinq ans. Lorsque Miriam est entrée au SEV en novembre 2013, elle venait

d'un tout autre domaine. Chez son précédent employeur, elle dirigeait principalement le département des finances. Son monde était les chiffres. Néanmoins les affaires du personnel, avec un effectif de onze personnes, étaient aussi de son ressort. Son arrivée au SEV a donc été un pas dans une nouvelle direction. Miriam quitte le SEV avec un sentiment teinté de joie et de tristesse. « Je me suis sentie dès le premier jour très bien acceptée. Tout le monde a été très serviable ». Ce qui lui a toujours plu, c'est la dynamique au sein du SEV : « Le SEV est un syndicat incroyablement vivant. Il s'y passe toujours quelque chose ! ». Son départ n'est donc pas facile mais elle se réjouit aussi de son nouveau défi qui la ramène à ses racines. A partir du mois de mars, elle prendra la direction de la comptabilité d'une caisse de pension dans laquelle des hôpitaux et des cliniques privées sont assurés.

Miriam tient à souligner que sa décision n'est pas dirigée contre le SEV, ni contre le service du personnel. « Le nouveau poste s'est simplement présenté à moi via d'anciennes relations. Le travail en lien avec le personnel m'a toujours beaucoup plu, même si je me sens un peu plus à l'aise avec les finances », conclut-elle.

Nous remercions nos deux collègues pour leur travail qui a été très apprécié et leur souhaitons plein succès dans leurs nouvelles activités.



Miriam Brand, cheffe du personnel SEV

DÉCÈS

Benet Louisa; 1921; veuve de Paul, Lausanne, PV Valais.

Bollat Robert; 1928; c ouvr ppl pens, Yverdon-les-Bains, PV Vaud.

Carrel Paulette; 1943; veuve de René Carrel, Athenaz (Avusy), PV Genève.

Chanson Simone; 1925; veuve d'Alfred, Belmont-sur-Lausanne, PV Vaud.

Fornerod Roger; 1932; mécanicien, Domdidier, PV Fribourg.

Grobet Jean-Marc; 1938; chef aux marchandises, Vallorbe, PV Vaud.

Hostettler Dora; 1923; veuve de Maurice, Yverdon-les-Bains, PV Vaud.

Jaton Ida; 1923; veuve de François, Yverdon-les-Bains, PV Vaud.

Kocher Heidi; 1928; veuve de Adolf, Port, PV Biel-Bienne.

Maret Nelly; 1929; veuve de Albert, Lausanne, PV Vaud.

Pilloud Marie; 1927; veuve de Roger,

Yverdon-les-Bains, PV Vaud.

Posse Henri; 1926; chef de district, St-Maurice, PV Valais.

Rollier Julien; 1931; fonctionnaire d'exploitation, Bienne, PV Biel-Bienne.

Roulet Augusta; 1927; veuve de Arsène, La Conversion, PV Vaud.

Rubin Emile; 1940; chef cantonnier, Lucens, PV Vaud.

Villard Hildegard; 1932; veuve de René, Bienne, PV Biel-Bienne.

Vionnet Danielle; 1940; veuve de André, Lausanne, PV Vaud.

IMPRESSUM

SEV – le journal du Syndicat du personnel des transports 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), 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; contact@sev-online.ch; 031 357 57 57.

Abonnements et changements d'adresse: info@sev-online.ch, 031 357 57 57. Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.-

Annonces: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrütli 44, 8712 Stäfa; téléphone 044 928 56 11, fax 044 928 56 00; kontakt@fachmedien.ch, www.fachmedien.ch
Pré-press: AZ Medien, Aarau;

www.azmedien.ch

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

Le prochain journal paraîtra le 14 mars.

Le délai pour les annonces est fixé au 4 mars à midi, celui de l'agenda au 7 mars à 10h.

INÉGALITÉS SALARIALES

Discrimination en hausse

Yves Sancey

Les femmes ont touché 19,6% de moins que les hommes, c'est moins bien qu'en 2014 (19,5%), révélait fin janvier l'Office fédéral de la statistique. L'USS appelle à des mesures «énergiques contre la discrimination des femmes dans le monde professionnel». Une situation jugée scandaleuse.

Les inégalités salariales ne reculent pas. Au contraire. Selon les derniers chiffres fin janvier de l'Office fédéral de la statistique (OFS), en 2016, les femmes ont touché 19,6% de moins que les hommes. C'est moins bien qu'en 2014 (19,5%). C'est un scandale que la discrimination salariale augmente dans notre pays alors que l'année dernière les partis bourgeois avaient failli faire passer à la trappe la révision minimaliste de la Loi sur l'Égalité.

La situation s'est en particulier détériorée sur la question de la part inexplicée des différences de salaires entre femmes et hommes. Celle-ci a progressé à 42,9% en 2016, alors qu'elle n'atteignait que 39,1% en 2014 et 40,9% en 2012, précise l'OFS dans son enquête suisse sur la structure des salaires de 2016. Cela représentait 657 francs par mois en moyenne en 2016, contre 585 francs en 2014. L'ensemble du secteur public fait un peu mieux que la moyenne avec une part inexplicée de 34,8%, soit 522 francs par mois.

Cette nouvelle enquête sur les salaires donne du grain à moudre à la gauche, aux syndicats et aux féministes. L'analyse volontaire des salaires a échoué. La nouvelle Loi sur l'égalité n'impose en effet qu'aux entreprises de plus de 100 collaborateurs d'effectuer des contrôles salariaux. Or, selon l'OFS, c'est dans

les petites sociétés que les inégalités sont les plus marquées. L'USS appelle à des mesures «énergiques contre la discrimination des femmes dans le monde professionnel».

Au-delà de la discrimination salariale, les femmes sont majoritaires dans les bas salaires et minoritaires dans les hauts salaires. En 2016, la majorité des postes du secteur privé pour lesquels le salaire brut à plein temps était inférieur à 4000 francs par mois étaient occupés par des femmes (62,7% contre 64,1% en 2014), explique l'OFS. En haut de la pyramide des salaires, aux postes rémunérés à plus de 8000 francs bruts par mois, 71,8% des postes étaient occupés par des hommes et 28,2% par des femmes.

Pour l'USS, «il est inadmissible que les femmes restent surreprésentées dans les professions à bas salaires, et ce, malgré une bonne formation. Elles optent souvent pour des emplois à temps partiel et des activités précaires afin de dégager du temps pour le travail, non rémunéré, d'assistance et de soins aux proches, alors que les hommes poursuivent leur carrière et gravissent les échelons au niveau salarial. L'urgence est à la mise en place de salaires minimums assurant une existence pour toutes les femmes qui se situent dans le domaine des bas revenus».

Alors que les inégalités salariales diminuaient lentement ces dernières années et que l'égalité pouvait être imaginée possible à ce rythme lent dans 150 à 200 ans, les derniers chiffres de l'OFS douçent ces maigres espoirs. Le 14 juin, c'est tous ensemble qu'il faudra se mobiliser pour créer le rapport de force nouveau qui permette de faire changer les choses et que cesse le scandale des milliards volés aux femmes.

SGBIUSS
Gewerkschaftsfrauen SGB
Femmes USS

#NOT ENOUGH!

frauenstreik2019.ch
grevefeministe2019.ch

FRAUEN * STREIK
GRÈVE FÉMINISTE
SCIOPERO FEMMINISTA
14.6.2019
LOHNLEICHHEIT JETZT! L'ÉGALITÉ SALARIALE MAINTENANT! PARITÀ SALARIALE SUBITO!

Sous-fédérations

7.3.

VPT, Branches
Rail et tourisme

Journée de branche Thèmes: actualité dans la branche Rail et tourisme, informations du SEV sur les enjeux syndicaux et la célébration du centenaire du SEV, défis et vision d'avenir pour les régions touristiques. Dialogues entre participants. Si possible que toutes les régions soient représentées.

Inscription par mail jusqu'au 15 février sur notre site vpt-online.ch (mot de passe : voir le compte-rendu annuel) ou exceptionnellement auprès de martin.ritschard@vpt-online.ch.

10 h - 16 h (dès 9 h 30 café).
Hôtel Olten à Olten/Olten

13.3.

VPT,
Branche Retraités

Journée de branche Retraités 2019

Thèmes : les abus financiers à l'encontre des Seniors ; Le bpa et sa campagne de prévention des chutes.

Inscription obligatoire sur www.vpt-online.ch ou chez Marc-Henri Brélaz, ch. de la Caroline 31, 1213 Petit Lancy, marc.brelaz@vpt-online.ch, Tél. privé 022 792 62 19, Tél. mobile 079 398 54 13, mh.brelaz@bluewin.ch ou chez Vincent Brodard, 079 633 26 54, vincent.brodard@sev-online.ch.

10 h - 16 h (café dès 9 h 30).
Kongresshotel Olten à Olten.

11.5.

AS, Branche voyageurs

Journée de branche Elle s'adresse aux collègues de la vente. Thème : maintien / conseils et astuces avec le nouvel Office 365 - Outils. Public-cible : assistant-e clientèle qui, dans leur travail quotidien au Centre de vente voyageurs, utilisent un PC. Traduction simultanée fr-allemand.

Inscription par mail à p@as-online.ch; précisez langue et propositions de sujet de discussion. Participant-e-s : max 50. Repas offerts.

Dès 9 h 30, Hôtel Olten à Olten.

Sections

26.2.

Conférence des sections

Matin: actualité syndicale, 100 ans du SEV et LDT. Après-midi: discussion avec le collectif «Dire le travail».

Inscription d'ici au 1er février par tél.: 021 321 42 52 ou mail à : tony.mainolfi@sev-online.ch.

09h15 - 16h30, Espace Dickens, Avenue d'Ouchy 9. Repas à 12h15.

4.3.

VPT, AS Ouest
Journée de la vente

Redéfinir et valoriser les professions de la vente. Pour une démarche participative afin que les collègues du guichet et des métiers de la vente ne subissent pas les changements. **Inscription** jusqu'au 15 février par email à : tony.mainolfi@sev-online.ch

09 h 15 à 16 h, Espace Dickens, Av. d'Ouchy 9, à côté de notre secrétariat SEV de Lausanne. Le repas sera pris en commun à 12h15.

5.3.

PV Neuchâtel

Assemblée Ordre du jour statutaire.

11h45 temps libre pour apéro. 12h30 repas au prix de 28.- : salade mêlée - rôt de veau - gratin dauphinois - légumes - dessert maison. Café offert.

Inscriptions pour le repas jusqu'au jeudi 28 février au tél. 032 725 01 24 ou 079 757 91 04 ou grandchamp.f@bluewin.ch

10 h, Hôtel des communes, Les Geneveys-sur-Coffrane.

6.3.

PV Vaud

Assemblée générale Ordre du jour: hommage aux disparus, puis ordre du jour statutaire avec, en particulier, bouclage des comptes 2018, rapport du président et désignation des délégués à l'AD PV et au congrès. Infos Bus du 100e SEV. Nous aurons ensuite l'honneur d'accueillir le Conseiller d'Etat et futur président de l'USS, **Pierre-Yves Maillard**, lequel nous parlera de l'avenir du syndicalisme et des perspectives sociales.

14 h, Salle du Cazard, Pré-du-Marché 15, Lausanne.

14.3.

PV Valais

Assemblée générale Repas au prix de Frs. 30.- (apéritif, menu, boissons). Brigade départ 9h03, Sion 9h45, Martigny arrivée 10h08. Monthey dép. 9h48, St-Maurice dép. 10h03, Martigny arr. 10h16. Orateur: **Didier Kalbfuss**, Directeur de l'EMS «Le Foyer» à Troistorrens. **Christian Roduit**, Vice-président de l'Union syndicale valaisanne sera également parmi nous. Une révision des statuts aura lieu. **Inscription** via le formulaire ou tél.: 079 223 00 63 ou e-mail à romona@bluewin.ch (Monday). 10 h 30, Salle Communale, Martigny.

14.3.

PV Biel/Bienne

Assemblée des membres Ordre du jour selon les statuts. L'orateur du jour sera **M. Cyrill Hofer** de Pro Senectute de Bienne: conseils sur les dispositions et les précautions à prendre avant nos dernières années de vie. Nous invitons cordialement tous les partenaires des membres PV Biel/Bienne à participer à cette assemblée. Chants du Choeur d'hommes des cheminots pensionnés. 14 h, Restaurant Bahnhof Brugg, à Nidau. Autobus no. 7 ou train.

15.3.

TS Romandie

Assemblée générale de membres L'ordre du jour sera affiché dans les locaux et sur le site www.sev-ts.ch --> Romandie. Tous les membres de notre section sont cordialement invités. Notre Président central TS, Claude Meier, sera présent. Au terme de l'assemblée, le verre de l'amitié et un repas vous seront servis.

Inscription jusqu'au 8 mars auprès de notre secrétaire Valérie Tél. 079 332 49 70 (dès 17 h) ou par e-mail: val.chuard@gmail.com

18 h, Restaurant Le Tempo, Quai de la Thièle 3, Yverdon-les-Bains.

16.3.

BAU Arc jurassien

Assemblée générale de printemps

10 h 15, Restaurant Pizzeria de la Gare, Reconvieler.

17.3.

ZPV Biel/Bienne

Assemblée de membres

17 h, salle de la Geno à Nidau. Les collègues retraités sont les bienvenus!

18.3.

PV Fribourg

Assemblée de printemps Ordre du jour statutaire. Orateur : **Salvatore Sperti** (caisse de pensions CFF), situation de notre caisse et enjeux. Epouses et compagnes bienvenues.

14 h 30 au NH Fribourg Hôtel, Grand-Places 14 à Fribourg.

20.3.

PV Jura

Assemblée des membres Ordre du jour statutaire. **Jean-Pierre Genevay**, vice-président de la PV, représentant romand, répondra à vos questions. L'assemblée sera suivie d'une collation.

14 h 15, Café du Jura Bassecourt.

20.3.

VPT MOB

Assemblée de printemps Thème principal: notre nouvelle CCT. Réponse à toutes vos questions avant la votation. 19 h 30, Buffet Gare, Château d'Oex.

25.3.

VPT-Lac Léman

Assemblée générale de printemps

16 h 15, au chantier naval CGN d'Ouchy-Bellerive.

USS

29.3.

Chalet de l'entraide
Ouvrière de la Gruyère

Assemblée annuelle Ordre du jour : 1. Bienvenue, présence; 2. PV de l'AG du

12.4.2018; 3-5. Rapports du président, du caissier et des vérificateurs et approbation des comptes; 6. Nominations; 7. Activité.; 8. Divers. A l'issue de l'assemblée, nous aurons le plaisir de vous servir une collation. Transport - excuse : 026 912 56 91 ou 079 944 85 ou raymond.remy@websud.ch. Participants : UN1A, syndicom, SEV, SSP, USF, ...

20 h au Chalet de l'entraide à Montbarry-Le Pâquier.

30.3.

Conférence des migrations

«Politique migratoire et libre circulation des personnes – des visions syndicales ?» Trois exposés sur contexte international et problèmes de politique interne. Ateliers et groupes de travail, formulation de revendications et débat de stratégies de lutte contre les attaques et propos racistes.

Inscription sur internet: uss.ch/actual/migrationskonferenz-2019

10 h-16 h, Resto Mappamondo, Berne.

Luttes

15.3.

Grève du climat

Nouvelle «grève scolaire» à Lausanne, Genève, Neuchâtel, Fribourg, Sion et Jura. Infos: <https://climatestrike.ch/fr/>

8/10.3.

Femmes en lutte !

8 mars: Journée internationale pour les droits des femmes: manifestation cantonale à 18 h, Pl. St-François, Lausanne.

10 mars: 10h-16h: Assises nationales de la grève féministe et des femmes. Maison du Peuple de Bienne.

11.4.

Cours droit du travail

Pour mieux se préparer pour accompagner un-e collègue lors d'un entretien auprès d'un-e supérieur-e.

Inscriptions : jusqu'au 15 mars à : tony.mainolfi@sev-online.ch.

8 h 30-16 h. Secrétariat SEV Lausanne.



PROFIL PROFESSIONNEL - AGENT-E-S DE TRAIN

«Accompagnement clientèle 2020» dévoyé

Comité central ZPV Depuis 2017, on prépare l'introduction d'un nouveau profil professionnel pour l'accompagnement des trains. La clientèle ne doit plus être encadrée que dans les trains mais aussi dans les gares. On veut proposer un service complet pour répondre aux besoins la clientèle là où ils se font le plus ressentir. De nouvelles variantes d'engagements plus flexibles doivent permettre d'atteindre cet objectif de manière optimale.

Avec ce nouveau profil professionnel, la désignation de la profession change également. Maintenant le personnel se nomme «chef assistant

clientèle» et «assistant clientèle». Ceci doit contribuer à donner une plus grande flexibilité aux engagements.

Lorsqu'une entreprise introduit un nouveau profil professionnel, elle devrait aussi soutenir et accompagner le personnel lors du passage dans le nouveau profil. Ce devoir n'a pas été suffisamment pris au sérieux par les supérieurs, voire pas du tout. Au contraire: des menaces de licenciements et des sanctions ont été proférées. Cela a amené des craintes et de l'insécurité à beaucoup d'endroits. Au lieu de soulever l'enthousiasme du personnel, le contraire s'est produit.

Quelles sont les difficultés?

- Les nouvelles variantes de répartition présentant une possibilité de réunir plusieurs fonctions dans une seule prestation représentent de grands défis pour tous.

- La planification avec une seule personne sur les trains du trafic grandes lignes agit négativement sur la motivation du personnel en ce qui concerne le nouveau profil professionnel, ce qui le rend plus difficile à accepter. Le personnel se sent livré à lui-même sur ces trains.

- Le principe du double accompagnement est bafoué, malgré la promesse faite que dans une grande partie des trains du trafic grandes lignes, on respecterait ce principe. Par exemple le double accompagnement après 22 heures est ignoré dans beaucoup d'endroits.

- Des déclarations contradictoires concernant les conditions d'engagement après la formation provoquent de l'insécurité parmi le personnel.

- Le décompte de temps avec SOPRE représente toujours un grand défi pour tous. Beaucoup d'erreurs dans les décomptes provo-

quent de l'incompréhension parmi le personnel qui ne saisit pas pourquoi un programme de planification inapproprié est utilisé.

- Concernant les prestations obligatoires, bien souvent les promesses ne sont pas tenues.

- La formation représente pour beaucoup un grand défi.

Nous constatons que la philosophie du nouveau profil professionnel n'est pas bien perçue par le personnel. L'équilibre entre les possibilités techniques et opératives et le ressenti émotionnel n'est pas établi. Ceci provoque une perte de la motivation et un manque d'acceptation parmi le personnel en ce qui concerne les nouveaux profils professionnels. La ZPV craint que le projet puisse échouer à cause de l'ambiance qui règne.

Les revendications de la ZPV sont:

- Double accompagnement à réintroduire dans le trafic grandes lignes.

- L'accompagnement par une seule personne des rames automotrices doit cesser. Ceci n'est moralement pas responsable vis-à-vis du personnel et accentue sa démotivation.

- Un accompagnement modulair doit être proposé.

Suite à donner?

Une conférence téléphonique a eu lieu le 13 février entre les représentants de la ZPV-SEV, de la CoPe et de la gestion du trafic (P-VM) des CFF. VM s'est montrée prête à considérer les revendications de la ZPV en tant qu'«inputs» pour une discussion. Une réunion dans ce sens sera fixée le 5 mars, lors de la séance d'information entre partenaires sociaux. Les problèmes principaux sont, selon le président central ZPV Andreas Menet, l'accompagnement par une seule personne des longs trains comptant jusqu'à 1000 passagers, surtout en cas de perturbation, ainsi que les formations complémentaires (entre autres au niveau des langues) par exemple pour les collaborateurs qui étaient actifs jusqu'ici uniquement en trafic régional et qui se retrouvent désormais en trafic grandes lignes. S'ils ne passent pas l'examen malgré leur engagement, VM a assuré qu'ils recevront la description de poste KB Region et qu'ils ne seront pas licenciés. Fi



L'HOMME DE L'OMBRE

Aude Haenni

Il est minuit ou presque, en ce jour de semaine. La ville de la Chaux-de-Fonds s'endort. Comme seule lumière, des lampadaires. A l'arrêt sur les rails, un train. En son habitacle, une combinaison orange s'agite, s'affaire. Il est minuit ou presque, en ce jour de semaine. Et pourtant, cet homme de l'ombre travaille, sans que les passagers de l'aube ne s'en aperçoivent. Instagram : @audinou

CARTE BLANCHE à Robin Augsburgers

Notre maison brûle

Un mouvement radical dans sa forme et ses revendications émerge. Il demande un bilan d'émissions de gaz à effet de serre neutre d'ici 2030. Dans le pays de la soi-disant paix du travail, il utilise la grève comme principal outil. Il réunit des jeunes en formation, des lycéen-ne-s, apprenti-e-s, universitaires, élèves de l'école obligatoire... Des militant-e-s de longue date, des jeunes qui ne s'étaient jamais mobilisé-e-s, beaucoup de gauche mais de loin pas seulement. Il est résolument apertisan mais profondément politique. Il n'a ni chef, ni porte-parole, est horizontal, démocratique, auto-organisé.

Partie de Suisse alémanique, la mobilisation s'est étendue à toute la Suisse après la réunion nationale du 30 décembre. Le 18 janvier, une grève nationale des jeunes en formation a réuni plus de 20 000 personnes. La manifestation du samedi 2 février a vu le double ou le triple marcher dans 14 villes. Des initiatives locales émergent : dans le canton de Neuchâtel, plus de 800 signatures ont été récoltées en deux jours pour une motion populaire, alors qu'il en fallait 100.

Le 15 mars, une grève internationale touchera plus de 40 pays de tous les continents. Ce mouvement impose la question environnementale dans les champs médiatique et politique. Il force à parler de solutions collectives (transports publics gratuits, agriculture durable, isolement des bâtiments, exploitation rationnelle des ressources...).

Car s'il est important de trier ses déchets, d'éteindre la lumière ou de manger moins de produits animaux, le problème persistera tant que notre économie se basera sur une croissance illimitée dans un monde fini. Nous sommes toutes et tous responsables de la catastrophe en cours, mais pas au même degré. Les inégalités socio-économiques ont la même origine que l'exploitation destructrice de notre environnement.

Nous sommes beaucoup au sein du mouvement à penser que sauvegarde de l'environnement et capitalisme sont incompatibles. L'écologisme, pour être efficace, doit aller à l'encontre de la propriété privée des biens de production et de la course au profit immédiat, qui ne bénéficie qu'à une petite minorité. Nous avons besoin de démocratie économique. De solidarité internationale. De mettre l'intérêt commun au centre. Et de radicaliser le mouvement, de refuser les récupérations électoralistes, de rester vigilant-e-s face aux déclarations d'intention qui ne changent rien.

Il en va de notre avenir et de celui de milliards d'individus. Nos vies doivent passer avant les profits de l'économie privée. Si les jeunes sont aujourd'hui très mobilisés, il faudra que toutes les classes d'âge rejoignent la lutte. Une grève générale des salarié-e-s pour imposer de préserver notre environnement ? Illicite, mais ô combien légitime.

Etudiant en biologie/ethnologie et actif à Neuchâtel dans le mouvement de grève pour le climat.

SURPLUS DE « VIEUX » MATÉRIEL ROULANT DES CHEMINS DE FER SUISSES

En Afrique ou en Asie, on se réjouirait

Egon Minikus
egon.minikus@bluewin.ch



Prochain arrêt : la casse ? Du bon matériel roulant de loin pas en fin de vie est envoyé à la

casse, alors qu'en Afrique et en Asie, des compagnies de chemin de fer ont un besoin urgent de wagons ? Inacceptable !

La loi sur l'égalité pour les handicapés a entraîné pour les chemins de fer suisses une vague d'achats de matériel roulant conforme aux nouvelles prescriptions. C'est une bonne chose, ainsi qu'une bénédiction pour Stadler Rail, Bombardier et Siemens. Les transports publics font peau neuve et les véhicules répondent ainsi aux vœux de la majorité des usager-e-s et des entreprises de transport.

Des wagons à la casse ?

Cela a pour conséquence une montagne de « vieux » véhicules en trop, qui auraient en fait facilement pu rouler pendant 20 années encore. Car leur état technique est en règle générale exceptionnel.

Si l'on sait qu'en Afrique, les voitu-

res voyageurs sont énormément recherchées, il est regrettable que chez nous, on les envoie à la casse sans envisager leur utilisation sur ce continent, à titre d'aide au développement durable. Ci-après, un exemple de solution.

J'ai appris par Stadler Rail que Camrail, au Cameroun, cherchait de toute urgence des voitures voyageurs parce que celles qui leur avaient été livrées il y a peu par des constructeurs chinois avaient dû être mises hors service à cause de leur mauvaise qualité. Camrail a immédiatement montré un grand intérêt pour mes questions. Avec les 15 voitures voyageurs des Chemins de fer appenzellois, l'entreprise voulait former trois trains de cinq wagons et réactiver ainsi le trafic Intercity entre la ville portuaire de Douala et la capitale Yaoundé (env. 300 km), qui avait été interrompu. Un ingénieur contrôle a alors vérifié les wagons et déclaré : « C'est un crime que d'envoyer ces véhicules à la casse. » Des paroles qui devraient faire réfléchir nos spécialistes et nos politicien-ne-s. Camrail n'est malheureusement pas parvenue à organiser dans les délais impartis le financement nécessaire à l'achat et au transport des



Egon Minikus, devant des wagons appenzellois destinés au Burkina Faso.

wagons. Les moyens financiers des pays africains sont vraiment limités. Tout de suite après, une autre compagnie de chemin de fer s'est employée à acquérir ces wagons : la STI-B, qui exploite la ligne entre Ouagadougou (Burkina Faso) et Abidjan (Côte d'Ivoire).

En janvier, son directeur général, son directeur technique, son directeur financier et un autre cadre de l'entreprise ont inspecté de près les wagons

pendant deux jours et furent heureux de pouvoir les acquérir. Ils ont signé le contrat d'achat par retour de courrier.

Afin de rendre plus confortable l'aménagement intérieur spartiate des wagons pour une ligne de transit de 1000 kilomètres représentant un trajet d'une durée pouvant aller jusqu'à 30 heures, les wagons seront d'abord acheminés dans une entreprise roumaine de transport, ensuite à Abidjan, par bateau. Espérons qu'ils ren-

dront de longs et bons services dans ce pays pendant encore 20 à 30 ans.

Les offrir ?

La DDC, qui est responsable de l'aide au développement de la Confédération, devrait examiner le plus rapidement possible si elle ne pourrait fournir une aide sous forme de matériel roulant offert. Envoyer à la casse les nombreux wagons qui seront sous peu en trop – comme par exemple les trains « Mandarines » (« Mandarinli ») entre Berne-Soleure – ne serait pas nécessaire. La solution serait de les offrir. Des membres du Parlement à qui nous avons posé la question trouvent que c'est une bonne idée. Beaucoup de pays en développement ont des réseaux à voie normale ou métrique sur lesquels des wagons suisses seraient très utiles encore longtemps. J'espère que les politiques mettront bientôt à disposition des fonds pour ce genre de don.

Le trafic ferroviaire en Afrique s'est centré ces dernières décennies sur le transport des marchandises. Mais on veut désormais encourager le trafic voyageurs sur rail. Nous avons les wagons – l'Afrique et l'Asie ont les rails !

QUIZ

Passeras-tu le test ?

Pour ceux et celles qui lisent régulièrement notre journal, la tâche est simple. Réponds aux questions ci-dessous et fais-nous parvenir tes réponses (exemple : ABDB).

- Le 2 février, la loc des 100 ans du SEV est entrée en gare de ...
A Aarau **B** Bellinzone **C** Courtelary **D** Dagmersellen
- Le nouveau responsable du secrétariat de Coire s'appelle ...
A Dario Cologna **B** Leon Schlumpf **C** Markus Cadosch **D** Alberto Giacometti
- Quand est-ce que la dernière CCT Securitrans a été négociée ?
A 2000 **B** 2002 **C** 2012 **D** 2018
- Pour ses 100 ans, le SEV met en vente un vin blanc spécial, lequel ?
A Mont-sur-Rolle, La Côte **B** Petite Arvine, Valais
C Œil de Perdrix, Neuchâtel **D** Sauvignon Blanc, Genève

Pour participer, merci de nous envoyer vos réponses d'ici le **mercredi 6 mars 2019** 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 **des bons pour un livre d'une valeur de 40 fr.**

Nous publierons le nom du/de la gagnant-e et la solution dans notre prochain numéro. Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

La solution du mot mystère du N° 1:

La vieille traversée ferroviaire (désaffectée) de Santa Margherita à Stabio.

Reto Gerig, Brunnadern, membre de Bau Ost-Schweiz, remporte des chèques Reka d'une valeur de 40 fr.



SUR LES TRACES DE ...

Pierre Délias, chauffeur de bus

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Pierre Délias est chauffeur de bus pour un des sous-traitants des TPG, la RATP Dev. Très engagé au SEV, il défend les conditions de travail de ses collègues qui, après une année 2018 éprouvante, s'améliorent un peu.

Une sérénité à toute épreuve se dégage de Pierre Délias. Quand on reçoit ce grand jeune homme de 33 ans dans les locaux du SEV à Genève pour parler de son métier et de son parcours de vie, il déroule le film des derniers mois de mobilisation et les raisons de son engagement syndical. Il a le propos précis et clair. Comme ses yeux bleus. Il confesse une certaine timidité, mais on sent surtout une grande détermination qui n'a pas besoin de grands coups d'éclats pour se faire comprendre et convaincre.

Conducteur sous-traitant

Au volant de son bus aux couleurs des transports publics genevois, rien ne distingue a priori Pierre Délias des autres chauffeurs des TPG. Comme eux, il sillonne les routes de la Cité de Calvin, mais son employeur n'est pas la régie publique genevoise, mais une société privée, la filiale suisse de la RATP. Comme la plupart des salariés de l'entreprise, il est frontalier. Il habite en France voisine à une trentaine de minutes en voiture de Genève. A l'instar de 300 conducteurs qui travaillent aussi chez Globe Limo ou Genève-Tours, il est ce que l'on appelle un conducteur sous-traitant sur le réseau TPG.

Seuls deux détails visuels, un logo de son employeur sur sa veste et une mention à l'arrière de son bus « service assuré par RATP Dev Suisse SA », l'indiquent aux passagers attentifs. Au niveau du salaire, de la progression salariale, des heures et des conditions de travail, les différences importantes avec la régie publique ne sont plus du tout une question de détail. Si à l'embauche, les salariés de RATP bénéficient d'une rétribution à peu près équivalente à celle de leurs collègues des TPG, ces derniers voient surtout leur paie augmenter avec les années, là où celle du sous-traitant tend à stagner. Après quelques années de travail, la différence de salaire peut atteindre facilement 1500 francs.

Les différences se trouvent aussi au niveau de l'organisation du travail et de la répartition des plannings. « On fait ce qu'ils nous disent et nous n'avons pas le choix », résume Pierre. Alors que les TPG ont un planning à l'année, hormis pour les voltigeurs, « à la RATP on l'a au mois, dix jours avant le début du mois suivant. »

Avoir une vie sociale est compliqué, mais possible. « Je suis célibataire. C'est ce qui fait que la vie est un peu moins difficile que ceux qui ont une famille. En même temps, dans ce métier, on entend souvent qu'il vaut mieux trouver une femme avant de le faire. » En dehors du travail, Pierre aime la marche, la randonnée et le VTT.

Mobilisation

Pierre et ses collègues sortent d'une année 2018 épuisante. A fin 2017, les nouveaux horaires TPG entraînent en vigueur et avec eux les tours de service pour les chauffeurs. « On s'est rendu compte que cela n'allait pas du tout. Au niveau du temps de présence, il y avait de longues amplitudes avec des grandes pauses au milieu. Epuisement, arrêts maladie et absentéisme: mes collègues étaient remontés, en colère et solidaires. Avec l'appui de Valérie au SEV nous avons lancé la mobilisation. » Les revendications de la soixantaine de salariés de l'entreprise étaient des horaires de travail moins contraignants, des primes pour les repas, des salaires alignés sur ceux des TPG et des lieux de pause munis de toilettes. Un accord insuffisant en juin a permis de réduire un peu les amplitudes. La mobilisation a néanmoins mis en lumière les conséquences de tours de services trop raides et le manque de conducteurs qui peut en résulter. Avec les nouveaux horaires 2019, les services sont « bien meilleurs ».

Pourquoi cet engagement syndical? « Je dois avoir ça dans le sang », plaisante-t-il tout en rappelant que sa grand-mère était, elle aussi, déléguée syndicale durant sa carrière et avait organisé une grève à Genève. « Cela a un lien avec mon parcours en fait. » Pierre a fait pas mal de petits boulots, paysagiste, horticulteur, avant de faire un CFC de maçon en Suisse puis un travail dans un abattoir dans un grand groupe dont les méthodes axées uniquement vers le profit ne lui ont pas convenu. Il a ensuite passé les permis poids lourd, pour être routier durant cinq ans. Il passe enfin le permis bus et a commencé chez RATP DEV Suisse. Il y déplore alors le manque de dialogue entre la direction et les conducteurs. Une menace de grève surprise à la RATP en 2014 l'embarque dans la lutte syndicale. A cette occasion il remarque le travail du SEV.

La question de la sous-traitance aux TPG – la droite aimerait que le taux passe de 10 à 15% alors que la gauche dénonce du dumping salarial – sera au cœur d'un débat qui promet d'être intense au Grand Conseil genevois le 28 février. Le renouvellement de la CCT des sous-traitants TPG est aussi d'actualité. La première séance de négociation est agendée au 5 mars. Pierre y représentera évidemment ses collègues.



Être chauffeur de bus sous-traitant des TPG: même travail, mais pas mêmes conditions de travail.

POUPÉES RUSSES

Gros

