

SEV N°14

Le journal du Syndicat du personnel des transports



POUR LE CLIMAT ET LA JUSTICE

La puissance de la masse

Daniela Lehmann,
coordinatrice politique des transports SEV

▶ P. 6, 9

Pour la deuxième fois cette année, le 28 septembre, je manifestais sur la Place fédérale avec plusieurs dizaines de milliers de personnes (photo). Et c'était un bon sentiment! Cette impression incroyable que je n'étais pas toute seule avec mes revendications, et voir ce mouvement impressionnant, autant par son ampleur que par sa diversité. Et le plus important: une certitude naissante de pouvoir faire bouger les choses.

L'effet boule de neige de la protestation pour le climat, partie d'une jeune fille avec une pancarte en carton pour finir en un vaste mouvement international, marque les esprits car il symbolise la « puissance de la masse ». Le mouvement pour le climat, qui s'est amplifié de manière impressionnante durant les derniers mois, prouve la pertinence du slogan syndical « L'union fait la force ».

Celui qui l'a assimilé a déjà fait un premier pas en direction des syndicats, ONG, partis et associations. Tous vivent de leurs membres et de l'engagement des activistes. La collaboration entre diverses organisations et mouvements porte ses fruits! Cela a été démontré lors de la grève des femmes et la manifestation pour le climat. Que cela continue, car pour obtenir un monde plus social et écologique nous avons besoin de toutes celles et ceux qui veulent s'engager.

Grâce aux diverses manifestations, nous avons réussi à amener le thème du changement climatique de la rue au Palais fédéral. De la même manière, nous parviendrons à faire entendre les demandes des bas salaires auprès du politique. La puissance de la masse peut faire là aussi bouger les choses. On le sait, les travailleuses et les travailleurs se font entendre par le biais des syndicats.

Nous nous battons tous ensemble en ayant conscience que des mesures adéquates doivent être prises d'urgence pour une loi sur le CO₂, et pour que cette loi soit élaborée de manière sociale et dans le respect des régions périphériques.

Vous avez encore un peu de temps pour influencer notre lutte politique durant les quatre prochaines années en élisant des politiciennes et des politiciens qui défendent vos idées au Palais fédéral. C'est pourquoi toutes celles et ceux qui ont le droit de vote doivent en profiter! Élisez des personnes au Parlement qui n'ignorent pas le changement climatique et ne le qualifieront pas d'hystérie. Des personnes qui savent que les mesures adéquates n'ont une chance de porter leurs fruits que si elles sont supportables socialement et en faveur des régions périphériques. Des mesures qui sauront être justes!

SEV en ligne

Notre site web SEV redessiné et optimisé!
Suivez-nous aussi sur Facebook

2

Dumping salarial

Cela ne doit pas se produire avec l'appel d'offres bus dans le canton du Jura!

3 et 5

Sous-traitants TPG

Partenariat bloqué avec le GEST et antisindicalisme à RATP-Dev

7

Congrès: décisions validées

Les décisions du congrès 2019 sur le rapport social SEV 2017 - 2018, sur les textes d'orientation 2019 - 2021, sur les nouvelles propositions au congrès et sur la révision des statuts et règlements SEV au 1.1.20 sont donc entrées en vigueur. Personne n'a fait usage du référendum échu le 27 septembre.

MGB manque de personnel de locomotive

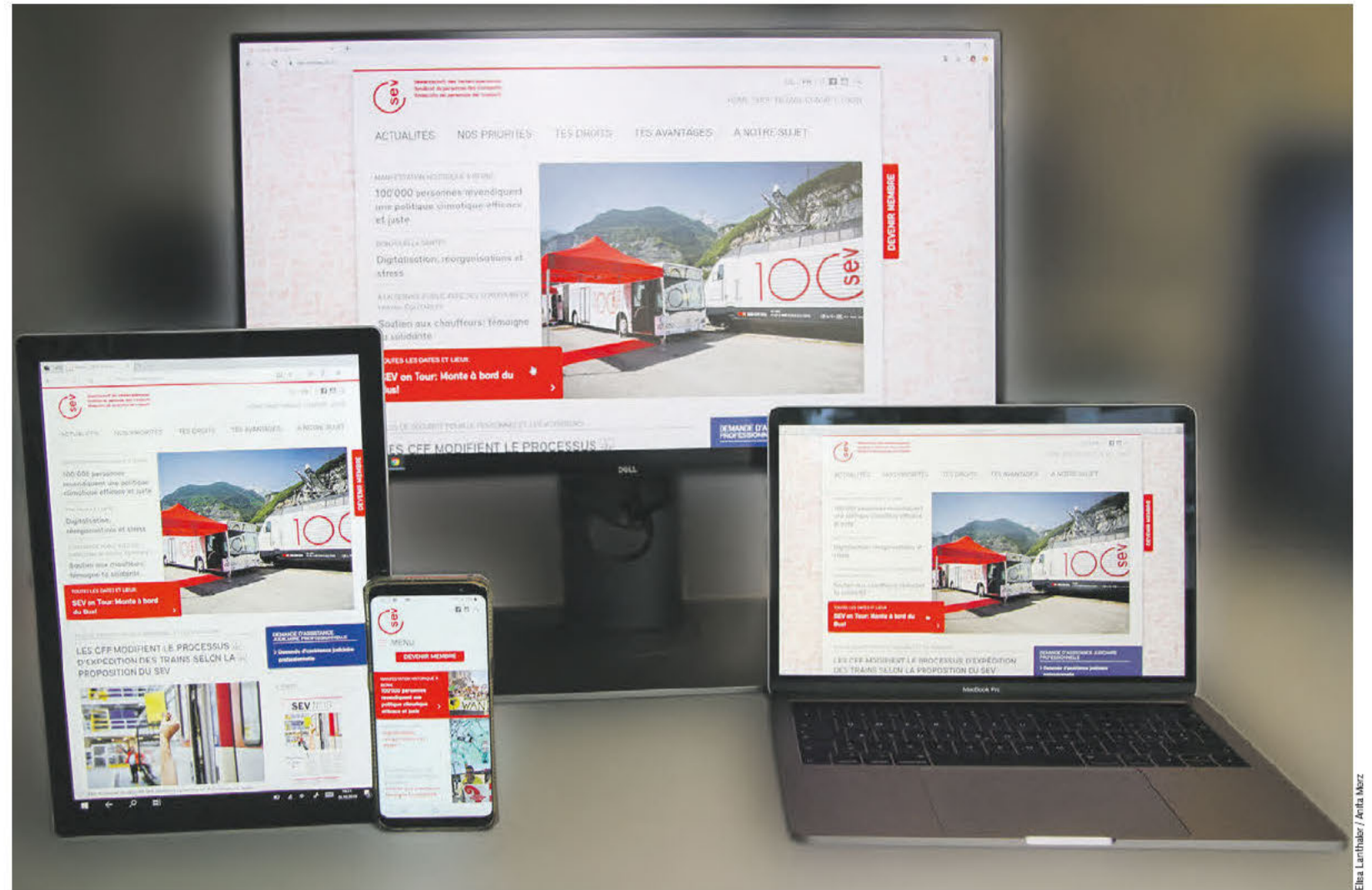
Comme la Matterhorn-Gotthard Bahn (MGB) manque de personnel de locomotive (et de matériel roulant), elle remplace deux paires de trains chaque matin et chaque soir entre Brig et Fiesch par des cars postaux entre août et probablement la mi-novembre. « Il peut s'agir d'une solution d'urgence, et nous nous félicitons en principe d'une coopération entre les entreprises », déclare Martin Allemann, secrétaire syndical du SEV. « Mais bien sûr, l'objectif doit être de rééquilibrer rapidement les effectifs ».

Selon la MGB, le personnel des locomotives manque actuellement suite à des départs soudains pour cause de maladie ou de licenciement. Huit conducteurs de locomotives ont été formés depuis août et devraient être pleinement opérationnels l'été prochain.

« L'une des raisons pour lesquelles on part pour d'autres chemins de fer, c'est que les perspectives salariales y sont meilleures », explique Allemann. Le SEV a demandé à plusieurs reprises une augmentation salariale plus rapide et le fera à nouveau lors des négociations salariales.

Concentration des richesses

Il y a quelques jours, l'Administration fédérale nous apprenait que, entre 2003 et 2015, le pourcent le plus riche de la population suisse a vu sa fortune s'accroître de 43%, alors que les 75% les moins fortunés ont vu leurs avoirs augmenter de seulement 18,6% (*La Vie économique* 19/2019). Aux Etats-Unis, des voix d'ultra-riches s'élèvent pour demander... l'instauration d'une taxe pour les 1% les plus riches du pays. « Taxez-nous plus » demandent-ils aux candidats à la Maison Blanche. « Les Etats-Unis ont la responsabilité morale, étique et économique d'imposer plus lourdement notre fortune » ajoutent les signataires. C'est justement ce que demande l'initiative des 99% de la JS!



Le site Web SEV redessiné et optimisé pour tous les appareils.

STRATÉGIE DIGITALE

Le SEV fait peau neuve sur le web

Elisa Lanthaler

Avec le nouveau site internet du SEV, un premier pas important est accompli dans l'application de la stratégie numérique. Depuis trois semaines, non seulement notre site internet affiche un tout nouveau «look» mais propose une structure simplifiée et améliorée pour accéder aux informations.

Le site internet est la carte de visite numérique du SEV et la première plate-forme de contact pour tous les groupes-cibles: les membres, les non-membres intéressés par une adhésion, les médias, le public de manière générale. L'image sur internet revêt de plus en plus d'importance, les chiffres le démontrent: durant les trois dernières années, les visites sur le site du SEV ont plus que doublé, en moyenne ce sont presque 15000 internautes qui se rendent chaque mois sur sev-online.ch. En outre à peu près la moitié des nouvelles adhésions se font maintenant par voie électronique.

Pour toutes ces raisons, le team de la communication du SEV s'est penché durant les derniers mois sur une nouvelle image du site internet,

l'objectif étant d'en rendre l'aspect plus attrayant et d'intégrer les nouveaux CI/CD du SEV. Afin que les internautes puissent trouver plus facilement les contenus utiles, la structure du site a été réorganisée et la navigation simplifiée. Comme de nos jours presque la moitié des utilisateurs veulent pouvoir accéder via smartphone ou tablette, il était important d'optimiser aussi cet aspect de notre site. Autre nouveauté: les quelque 70 CCT négociées par le SEV peuvent être téléchargées sur sev-online.ch/cct.

Il y a trois semaines, le nouveau site web a été lancé dans sa toute nouvelle apparence avec une structure d'informations moderne. Ceci constitue un premier pas important dans l'application de la stratégie numérique. Toutefois il y a encore beaucoup à faire pour continuer dans cette bonne voie: ces prochains mois, dans la rubrique «Notre Focus» des dossiers thématiques seront publiés sur tous les thèmes importants du SEV. De plus on sélectionnera des prestations du SEV

qui pourront être proposées online à l'avenir.

Aujourd'hui déjà, les membres qui le désirent (et qui ont donné leur adresse e-mail) reçoivent la newsletter du journal SEV qui contient les articles les plus importants de chaque parution. Le taux de lecture dépasse les 40 pour-cent, ce qui montre que la newsletter est très appréciée. De plus, les membres SEV peuvent être informés rapidement et de manière ciblée par e-mail sur les nouveautés les plus importantes. C'est pourquoi nous allons évaluer la manière de développer ce canal.



Abonne-toi à la newsletter SEV afin de recevoir les infos importantes par e-mail: sev-online.ch/newsletter



Comment trouves-tu notre nouveau site internet? Donne-nous ton avis: sev-online.ch/feedback

100 ans du SEV et coup d'oeil vers l'avenir

Depuis la naissance de la Fédération des cheminots jusqu'en 2040: sur notre site du centenaire tu peux faire un voyage dans le temps et consulter l'histoire du SEV. Un indicateur de temps montre toutes les étapes importantes de la vie de notre syndicat. En outre nous nous posons certaines questions importantes pour l'avenir: quels sont les défis pour le SEV durant les prochaines années? De quoi aura l'air la mobilité en 2040? Diverses personnes des syndicats et d'autres associations nous ont donné leurs réponses. Es-tu d'accord avec elles? Nous sommes impatients de connaître ton opinion et nous réjouissons d'en discuter avec toi!



Plonge-toi dans le passé, le présent et le futur du SEV: 100.sev-online.ch

Suivez-nous sur Facebook

Vous êtes déjà 1722 personnes à aimer notre page Facebook SEV ([verkehrsgewerkschaft](https://www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft)) et nous vous en remercions. Une belle progression (+56%) depuis début 2018 puisque vous étiez alors 1100. Depuis deux ans, nous avons développé notre présence sur les médias sociaux en complémentarité avec le journal. Facebook permet une plus grande interaction avec nos membres. Comme internet, la communication digitale permet une information plus rapide et directement sur votre smartphone. Nous publions également du matériel notamment photo et vidéo qui est très complémentaire avec

nos reportages et articles d'actualité que vous trouvez dans le journal.

Si vous n'êtes pas encore fan de notre page et que vous êtes sur Facebook, nous vous invitons à vous abonner et choisir «Voir en premier» dans l'onglet «Déjà abonné» pour être sûr que l'algorithme de Facebook vous envoie nos informations.

N'hésitez pas à réagir à nos publications, à les commenter, les aimer ou les partager pour que vos ami-e-s FB en prennent connaissance. ysa

Notre adresse Facebook : <https://www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft>

CHRISTIAN FANKHAUSER répond

Menaces sur les conditions sociales des chauffeurs

Le SEV a salué cet été la nouvelle stratégie OFT 2019 qui préfère la coopération à la concurrence. Le Jura vient de mettre ses lignes de bus au concours. Le SEV s'est-il réjoui trop vite?

Non, la nouvelle stratégie 2019 de l'OFT met la concurrence de côté, au profit de la coopération et c'est une très bonne chose. Mais la loi demeure et elle prévoit sous certaines conditions la mise au concours de lignes dans le trafic régional. Le cas jurassien (page 5) est emblématique de cette course aveugle des cantons à la recherche d'économies. Ces mises au concours et la recherche effrénée d'économies qui y est liée mettent en danger les conditions de travail et les salaires de l'ensemble de la branche, impactant au final la sécurité des usagers.

Même avec l'ancienne stratégie de l'OFT, les mises au concours n'étaient pas une fatalité. Dans le canton de Fribourg, nous avons pu éviter un appel d'offres grâce à des négociations avec les Transports publics fribourgeois qui ont assuré au Conseil d'Etat qu'ils parviendraient à économiser 3 millions de francs. Au final, la solution adoptée dans ce canton a non seulement permis de sauver les em-

ploi, mais aussi de développer l'offre, sans toucher aux conditions salariales et de travail des employé-e-s.

Notre travail est d'abord syndical puisque nous mobilisons nos membres dans les entreprises concernées, mais il est aussi politique car nous travaillons avec nos partenaires syndicaux et les politiciens qui peuvent relayer nos demandes dans les organes de décisions cantonaux.

Enfin, il est aussi juridique puisque nous analysons les cadres légaux cantonaux pour vérifier que les usages régionaux puissent être définis par les conventions collectives déjà en vigueur. C'est le cas dans le Jura où les CCT CJ et CarPostal doivent faire office de références même si la République tente de contourner ses obligations légales.

Ces trois axes d'action sont appuyés par un travail d'information de la population et des médias pour mettre en évidence les dangers des mises au concours. Le Conseil d'Etat jurassien doit comprendre que nous n'accepterons pas un dumping social et que la paix sociale à un coût.

Cette lutte se joue sur le long terme, car les velléités de dumping ne disparaîtront pas de sitôt.

Tu as une question à poser à Christian Fankhauser ou à une autre personne de la direction? Ecris-nous à Journal@sev-online.ch

COMITÉ SEV

Budget 2020 positif



Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Le comité du SEV a adopté le 27 septembre le budget 2020 qui présente un solde positif de 161 000 fr. Les prestations pour les membres seront aussi meilleures l'an prochain grâce aux avantages Reka.

Le chef des Finances du SEV Aroldo Cambi pouvait avoir le sourire après la séance du comité du 27 septembre. Son budget 2020 a passé la rampe sans coup férir avec un bénéfice pronostiqué de 161 000 fr. «Malgré cela, la prudence reste de mise car nos recettes sont en baisse notamment en raison de la diminution constante de nos

membres liée aux décès que nous ne parvenons pas encore à combler avec un nombre suffisant de nouveaux adhérents. Et comme 80% de nos recettes viennent des cotisations, la problématique est évidente.» Pour contrer le phénomène, le comité a d'ailleurs fait un geste pour favoriser le recrutement et le maintien des adhérents grâce à une nouvelle offre de bons de vacances Reka (voir ci-contre). Le budget subit aussi de plein fouet la situation sur les marchés et les taux d'intérêts négatifs. Les résultats financiers tablent sur une rentabilité de 1,5% provenant surtout des dividendes issus des actions: «Cela dépend évidemment de l'état des marchés au moment du bouclage. L'an dernier, décembre fut catastrophique et nos comptes 2018 ont plongé dans le rouge pour cette raison», poursuit Aroldo Cambi.

Geste pour les retraités

Si rajeunir nos effectifs demeure le défi premier, les retraité-e-s de la PV et ceux de la VPT ne sont pas en rade. Le budget 2020 prévoit en effet que les sous-fédérations PV et VPT touchent le double pour l'encadrement de leurs membres (2fr. par membre désormais). Pour le recrutement des actifs, les journées d'actions et l'implication des secrétaires syndicaux restent de mise, en complément du précieux travail des militants.

Dans un tout autre registre, le comité s'est aussi penché sur la stratégie OFT 2030 publiée début juillet et dont le SEV a salué le changement d'orientation, puisqu'elle s'écarte maintenant de la sacro-sainte concurrence dans les transports publics annoncée en 2014. «Même si elle n'est pas tout à fait comme nous la voudrions, le changement de cap est évident et cela va dans la direction que nous souhaitons, de transports publics partie intégrante du service public», souligne le président Giorgio Tuti.

Tous tes avantages de membre sont disponibles sur notre site:
sev-online.ch/fr/deine-vorteile/

Nouveaux avantages Reka

Vendredi 27 septembre, le comité a aussi donné un coup de pouce au recrutement de nouveaux membres par le biais de l'élargissement des prestations destinées aux adhérents. Des bons Reka (à ne pas confondre avec les chèques Reka) permettront de partir en vacances dans les villages Reka à des tarifs bien plus bas. Les bons Reka d'une valeur de 100 fr. seront en effet dans le catalogue de prestations des membres. Les sous-fédérations auront elles aussi des bons Reka à disposition.



Les **primes d'assurance maladie** augmenteront beaucoup moins fortement au cours de l'année à venir qu'au cours des dernières années. Après avoir toujours connu de fortes hausses de primes au cours des dernières années, c'est une bonne nouvelle. «Aujourd'hui, les caisses d'assurance maladie ont enfin réagi et ont commencé à réduire leurs énormes réserves excédentaires et à les redistribuer aux assurés», explique l'USS dans un communiqué de presse. Malheureusement, il ne s'agit pas d'un renversement de tendance durable, mais simplement d'un répit. Les prévisions de coûts pour les années à venir ont déjà été revues à la hausse. Néanmoins, l'assuré-e peut pousser un soupir de soulagement.

L'ouverture du **marché de l'électricité** proposée par le Conseil fédéral ne nous rapproche pas d'un centimètre de la transition énergétique et elle met en danger la sécurité d'approvisionnement, souligne l'USS. «Le gouvernement tente peut-être d'envoyer un signal à la Commission européenne avec cette libéralisation du marché de l'électricité. Mais pour l'approvisionnement en Suisse, le risque est grand!» L'USS rejette l'ouverture complète du marché de l'électricité, car l'électricité est un bien indispensable pour la population et l'économie. Elle doit être disponible en tout temps, personne ne peut s'en passer. Il faut donc une coopération extrêmement fiable dans la branche et on doit pouvoir planifier à long terme la demande et l'offre, mais certainement pas faire de l'expérimentation sur les marchés!

10% de rabais sur les chèques Reka

Le comité avait déjà décidé avant l'été d'augmenter le rabais sur l'achat de chèques Reka. Celui-ci sera de 10% en 2020 contre 7% en 2019. Chaque membre peut acheter pour 600 fr. de chèques Reka par an. Le rabais sera donc de 60 fr. dès l'an prochain et jusqu'en 2024. Cette hausse du rabais provient de la vente de Brenscino par la Fédération des coopératives de vacances à Reka.

PERSONNEL DES LOCS CFF

Hausse des salaires des aspirants grâce à la LPV

LPV/Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

La sous-fédération du personnel des locomotives LPV du SEV a demandé en juin dernier aux CFF des salaires plus élevés pour les aspirant-e-s mécanicien-ne-s de locomotives. Après avoir minimisé la question, la direction a maintenant annoncé qu'elle allait augmenter les salaires durant la formation, ce qui réjouit la LPV.

Depuis des mois, les sous-effectifs parmi le personnel des locs des CFF amènent des suppressions de trains et d'autres problèmes au niveau de l'exploitation. Le personnel des locs est constamment sous pression et tous accumulent les heures et les jours de repos qu'ils n'ont pas pu prendre, ce qui se répercute sur la qualité de vie et la santé. La semaine dernière, le «Blick» a écrit un article sur le problème des sous-effectifs qui provoquent un rallongement des tours et, en conséquence, les employés souffrent de burn out. Aucune amélioration n'est en vue parce que des mécaniciens continuent de partir à la retraite et certains ne sont pas remplacés.

Depuis longtemps déjà, la LPV exige que l'on redouble d'efforts en matière de formation et de recrutement du personnel. En particulier elle demande des conditions d'engagement

qui soient attrayantes pour les personnes intéressées. Au moins, les CFF ont écouté notre demande concernant des salaires plus élevés durant la formation. Le président central LPV explique comment cela a pu être obtenu.

SEV le journal : Comment la LPV s'y est-elle prise pour obtenir des salaires plus élevés pour les aspirant-e-s mécanicien-ne-s de locs ?

Hans-Ruedi Schürch: Le sous-effectif parmi le personnel des locs dans toutes les entreprises nous a poussés à fin juin à demander des négociations avec les CFF pour obtenir des salaires durant la formation et des salaires initiaux sensiblement plus élevés dans toutes les divisions. (Info LPV 3).



Hans-Ruedi Schürch, président central de la sous-fédération LPV.

La réponse nous est parvenue avant les vacances d'été: les CFF partageaient notre point de vue. Ils consi-

Respect du délai d'annonce !

LPV/FI La LPV-SEV se trouve de plus en plus confrontée à des plaintes de collègues qui signalent un non-respect du délai d'annonce convenu entre la planification et la CoPe surface dans le cadre de la directive 20003174 intitulée «Tâches, compétences et responsabilités entre RP – filiales – personnel des locs». Selon cette directive, le dernier jour de travail avant des congés ou des vacances on devrait par exemple connaître la répartition du premier jour après le congé. Ou lorsque la répartition mensuelle est faite (le 20 du mois précédent), pour

les changements de plus de 90 minutes qui concernent l'entrée en service ou la fin du service, l'accord de la personne concernée devrait être demandé par téléphone. Et pour les changements de plus de 10 minutes, une information par sms est requise. Tout cela n'est pas fait!

Par sa lettre du 25 septembre adressée aux directions P-O-BP et ZFR, la LPV a exigé que les délais d'annonce soient respectés selon ce qui a été convenu. «Ce que nous voulons, mis à part la santé, c'est de pouvoir planifier notre temps libre», explique H.-R. Schürch.

déraient toutefois que la fixation des salaires durant la formation et des salaires initiaux était de leur seule responsabilité, et ils ne souhaitaient pas négocier. De plus, ils ne pouvaient pas se prononcer pour CFF Cargo -devenue complètement autonome - qui a donc une indépendance décisionnelle.

Comment avez-vous réagi?

Nous avons été passablement étonnés d'une telle interprétation de la responsabilité qui incombe à l'entreprise. Pour rappel, nous avons fixé les salaires durant le temps de formation avec les CFF dans le cadre de la Vision 2010. En 2019, nous avons obtenu que les indemnités du roulement soient aussi versées aux aspirant-e-s mécanicien-ne-s. Pour ceux qui l'auraient oublié, dans la CCT il y a un article 9.1 qui stipule que les parties contractuelles s'engagent à prendre en considération les demandes de changement ou de complément de la CCT durant toute la durée de validité, de les examiner et de rechercher ensemble des solutions.

Mais entre-temps la direction des CFF a changé d'avis...

Avec satisfaction, nous avons appris le 30 septembre que pour toutes les relations de travail existantes et nouvelles, les salaires durant la formation seront relevés de 25% au 1er janvier 2020, passant ainsi à Fr. 52'500.-. Ceci est valable pour les salaires minimums, tous les autres seront considérés individuellement en ce qui concerne leur évolution. Cette hausse concerne aussi CFF Cargo. Ce changement qui découle d'une demande de notre part est un succès obtenu lors de négociations.

En bref: tout le monde est content?

Pas tout à fait car nous ne sommes pas d'accord avec le fait que les salaires initiaux octroyés après la fin de la formation ne fassent pas l'objet de négociations. Etant donné que nous, les partenaires sociaux, devons bientôt renouveler le système salarial avec les CFF, nous ne manquerons pas de présenter cette revendication.

Pas d'accumulation de temps de travail pour la formation sur le temps libre

LPV Le 4 septembre, le personnel des locs du trafic voyageurs a été informé par le biais du ZFR-News qu'à l'automne, une nouvelle séquence de e-learning avec divers contenus de matière à apprendre sera disponible. Cette nouvelle annonce de mesures liées à la formation durant le temps libre ne reçoit pas l'aval de la LPV. Pour les raisons suivantes:

- Durant les mois d'été, les heures supplémentaires se sont accumulées dans les comptes TTA du personnel des locs. Durant les périodes (soi-disant) plus calmes de l'automne et de l'hiver, pour la LPV la priorité est clairement de pouvoir reprendre ces heures afin de profiter du temps libre.

- Une autre mesure de formation sera définie vu que pour un quart du personnel des locs, la journée de formation 19 a été annulée, resp. pour les collègues concernés ce jour doit être déplacé

dans le temps libre (encore plus de temps sur le compte TAT?).

- Les problèmes liés au TTA que le personnel des locs subit depuis longtemps ne permettent aucune accumulation supplémentaire de temps, sur n'importe quel compte.

- De plus, les offres de langues, dont il faut aussi profiter durant le temps libre, ont dû être suspendues à cause du sous-effectif au niveau du personnel des locs. Bien entendu, la LPV n'a rien contre le fait de suivre un e-learning sur la base d'un enregistrement.

En conclusion, nous constatons que le personnel des locs à P-O-BP-ZFR ne traîne pas seulement un boulet d'heures sups mais qu'il s'y est ajouté un autre boulet, celui-là d'heures de formation (continue). La LPV-SEV attend que des mesures efficaces soient prises sans délai afin de solutionner cette situation.

BLS

Coûts du flop informatique: pas sur le dos du personnel

Markus Fischer Le SEV salue la décision du BLS de renoncer à l'introduction du nouveau système de planification des ressources IVU.rail. «Il vaut mieux en finir avec ce cauchemar, comme avec le système Sopre aux CFF», déclare le secrétaire syndical SEV Michael Buletti. «Au vu des problèmes techniques du système, en particulier pour les répartitions à court terme, on ne comprenait pas où cela nous mènerait, en particulier au niveau des coûts», explique Buletti. C'est pourquoi les représentants du SEV ont demandé déjà plusieurs fois la suspension du projet. Il s'agit d'une décision pleine de sagesse, toutefois elle arrive un peu tard.

«Il s'agit maintenant de mettre tranquillement en oeuvre une solution de remplacement pour le système RailOpt employé jusqu'ici, sans répéter les mêmes erreurs afin de ne pas aggraver encore le désastre financier», poursuit Buletti. Il y a de bonnes chances de pouvoir moderniser le système RailOpt.

Selon BLS, avec l'arrêt du projet, l'entreprise devra corriger son bilan 2019 de 20 à 23 millions de francs. «Ces coûts élevés nous inquiètent beaucoup: nous n'accepterons pas que le personnel - a déjà subi de

nombreux programmes d'économie - doive passer à la caisse!», s'exclame Buletti. Cette situation financière ne doit pas amener d'autres mesures du genre car ce sont les dirigeants qui sont les seuls responsables!»

Personnel des locs: prime de flexibilité

Comme aux CFF, au BLS il y a aussi de grands sous-effectifs parmi le personnel des locs. Comme mesure urgente, le BLS a décidé de verser une prime de 100 francs par jour aux mécanicien-ne-s de locs qui font preuve de flexibilité et travaillent plus de jours que prévu. Le BLS suit l'exemple de la division Voyageurs des CFF qui a annoncé en juillet qu'elle verserait au personnel des locs et de la manœuvre 80 francs de prime par jour supplémentaire de travail sur les jours de repos. Le BLS a l'intention d'octroyer cette prime du 1er octobre 2019 au 30 avril 2020 et de discuter de la suite à donner à la mi-mars avec les représentants du personnel. La LPV-BLS a pris connaissance de

cette prime et en discutera lors de sa prochaine assemblée des membres qui se tient ce jeudi 10 octobre. Cette prime soulève une controverse au SEV. En effet, premièrement une prime pour des jours de congé qui n'ont pas pu être pris ne peut pas constituer un objectif en soi car à la longue, une accumulation de jours de congé qui ne sont pas pris amène inévitablement des problèmes de santé. Et deuxièmement, si une telle prime est octroyée, alors toutes les catégories de personnel qui subissent les problèmes liés au sous-effectif et sont forcées de se montrer plus flexibles et de travailler des jours supplémentaires doivent recevoir une compensation similaire.

PASSAGE DE LIGNES DES CFF AU BLS

Situation examinée

Markus Fischer Le SEV a reçu le 3 octobre des informations supplémentaires des CFF concernant la cession des lignes IR Berne-Bienne (fin 2019) ainsi que Berne-Olten et Berne-Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds (fin 2020) au BLS. Les CFF observeront les principes suivants: pas de suppression de personnel; les personnes touchées peuvent continuer de travailler pour les CFF; modifications respectant les limites autorisées par la CCT; en cas de changement de lieu de service les CFF cherchent le dialogue avec les personnes concernées afin de trouver une solution «adéquate». Les professions suivantes sont concernées:

- **Personnel des locs:** démantèlement des prestations concernant 43 postes à Berne, Bienne, La Chaux-de-Fonds, Olten et Neuchâtel (cf. notre dernière édition). La compensation se fait dans chaque dépôt avec un mélange différent de mesures: suppression des heures accumulées, reprise de prestations d'autres dépôts, «fluctuations naturelles», stages, changements définitifs dans un autre dépôt, travail à temps partiel, congés non-payés, etc. Actuellement, pour les mécaniciens, les CFF sont en sous-effectif.

- **Cinq conseillers à la clientèle à Lyss:** ils perdent leur poste au 30 avril 2020 car leur centre de voyage va au BLS, ont-ils appris par les médias. Après discussions, les CFF leur ont fait une offre d'emploi. Ils leur assurent des conditions d'engagement inchangées, sauf le lieu de service. Ils veulent les «soutenir dans le processus de transition». S'ils postulent au BLS, on espère que ce dernier leur donnera leur chance.

- **Personnel de manœuvre et de nettoyage:** à Berne et à Bienne, en 2020 et 2021 quelques postes disparaîtront si le BLS n'achète pas des prestations des CFF. «Pour le personnel CFF, nous espérons que cela sera le cas mais il s'agit aussi d'avoir des égards pour le personnel BLS», déclare le secrétaire syndical SEV Jürg Hurni. «Nous serons aux côtés de nos membres en cas de problème.» Les perdants seront surtout les temporaires car les CFF les licencieront en cas de sur-effectif après avoir comptabilisé les «fluctuations naturelles».

- **Assistant-e-s clientèle:** les prestations qui tombent au niveau des contrôles sporadiques seront compensées par des prestations en trafic grandes lignes.

LIGNES DE BUS AU CONCOURS

« Le Jura a tenu parole. Il fait du dumping sur le dos des chauffeurs »



Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Le dossier d'appel d'offres publié début juillet par le canton du Jura pour la mise au concours de l'ensemble des lignes de bus est limpide. Les économies sont le principal critère d'adjudication. « Cela ne peut que se faire sur le dos du personnel », fulmine Jean-Pierre Etique, qui soutient les conducteurs des Chemins de fer du Jura.

C'est un dossier vieux de plus de deux ans. En mai 2017, le canton du Jura annonce vouloir mettre au concours l'entier de ses lignes de bus. Les conducteurs de bus des CJ et ceux de CarPostal se sont mobilisés avec le soutien du SEV et syndicom. Une pétition munie de 4000 signatures et une motion adoptée par le Parlement fin janvier 2018 n'auront pas suffi à protéger les conditions de travail. Analyse avec Jean-Pierre Etique, secrétaire syndicale SEV en charge des CJ.

Jean-Pierre, pourquoi le personnel des CJ est-il aujourd'hui en colère?

Dès l'annonce de la mise au con-

cours, les conducteurs de bus des CJ et ceux de CarPostal ont senti que le Jura voulait surtout faire des économies. Aujourd'hui, nous en avons la confirmation. Dans le cahier des charges pour les soumissionnaires, le prix représente 45% de la note. C'est près de la moitié ! Même l'Office fédéral des transports ne recommande que 40%. Cela démontre bien quel est l'objectif du canton du Jura qui dès le départ avait annoncé vouloir économiser 1 million de francs par année. On ne trouve pas cette somme sans toucher aux conditions de travail, aux salaires et à toutes les conditions d'engagement du personnel. Et quand on touche aux conditions de travail, c'est aussi un immense risque pour la sécurité, sans compter que de la sorte ce sont des employés-contribuables de la région qui risquent de perdre leur emploi.

Dans l'appel d'offres, les conditions d'usages dans la région font partie des critères à respecter. N'est-ce pas une garantie que les CCT CJ et CarPostal font office de référence?

C'est bien beau de l'écrire ainsi si au final les possibilités de contrôler le respect des usages sont inexistantes et

que le ministre des Transports déclare dans les médias que les conditions de travail ne sont pas de sa responsabilité. Or, lors d'une rencontre avec les syndicats, le ministre avait promis que les CCT seraient le socle sur lequel se fonderait l'appel d'offres concernant les conditions de travail.

Encore une fois, la place accordée au prix est à lui seul un signe de l'absence de volonté réelle de tenir compte des Conventions collectives des CJ et de CarPostal. D'ailleurs, dans l'appel d'offres le respect des CCT et de leur niveau aurait pu être mentionné. Il n'en est rien.

Au contraire, c'est la CCT cadre bernoise qui est évoquée...

C'est tout de même amusant que le canton qui a les poils qui se hérissent quand on évoque le canton de Berne veuille s'appuyer sur la CCT Cadre du canton de Berne pour les lignes transcantoniales. Cette CCT cadre va évidemment moins loin qu'une CCT d'entreprise. C'est son rôle de définir un cadre minimal. En faisant ce choix, le Jura fait à nouveau un choix économique.

Le Parlement a voté en janvier 2018 une motion demandant que

les soumissionnaires signent une CCT qui s'appuie sur les CCT CJ et CarPostal. Respecte-t-il la volonté parlementaire?

Le Jura fait ainsi la nique à la volonté du parlement qui a accepté une motion du groupe VERTS et CS-POP. Juridiquement, le Jura ne peut obliger une entreprise à signer une CCT. Au-delà des aspects juridiques, il y a l'esprit de la motion: la protection des conditions de travail et d'engagement. Or, encore une fois, tout est mis en place pour faire pression sur les conditions de travail actuellement en vigueur dans la région, soit les CCT CJ et CarPostal. Le canton du Jura pousse donc les soumissionnaires à réduire leurs coûts. Pour une petite entreprise comme les CJ - qui appartient en partie à la République du canton du Jura - s'aligner vers le bas n'est pas chose aisée. Mais le canton préfère sans doute voir RATP rouler sur son territoire plutôt que «son» entreprise.

Le Jura se moque aussi des citoyens qui ont soutenu le texte de la motion avec une pétition munie de 4000 signatures.

Tu parles de RATP. Que peut-on en dire?

Nous savons que RATP Dev s'intéresse à ce marché très lucratif. Au SEV, nous connaissons cette entreprise qui sous-traite des lignes des Transports publics genevois. Des salaires bas, des horaires usants pour les conducteurs et les conductrices. Et maintenant des attaques antisyndicales (réf: voir en page 7). Tel est le programme d'une entreprise comme RATP Dev. C'est ça le projet jurassien.

Maintenant, nous souhaitons maintenir la pression et invitons tout un chacun à témoigner sa solidarité en faveur des conducteurs et conductrices CarPostal et CJ. Ils ne vont pas lâcher le morceau. Pas question d'accepter la légitimation du dumping.

Signe et partage!

Témoigne ta solidarité en signant l'appel à la solidarité et partage-le très largement autour de toi!

Appel à la solidarité à signer sur notre site: sev-online.ch/solidarite

CONCURRENCE DANS LE JURA

« Mes collègues sont très inquiets pour leur avenir »

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

La situation des mises au concours dans le Jura ne laisse pas indifférent Vincent Hennin, employé des Chemins de fer du Jura et député PCSI au parlement jurassien.

«Je côtoie journalièrement mes collègues des bus et je peux affirmer qu'ils sont sous pression, très inquiets pour leur avenir. Qui ne le serait pas? La crainte de la perte de leur emploi, de la détérioration de leurs conditions de travail et salariales est palpable. Leurs conjoint-e-s, leurs enfants, leurs proches subissent également de

puis 2 ans cette situation d'instabilité. Ces incertitudes empêchent ces familles d'aborder l'avenir avec sérénité. Le louvoisement du Gouvernement jurassien dans le dossier des soumissions de ligne du bus est responsable de cette situation. Le non-respect de la volonté du Parlement qui avait clairement dicté sa volonté que soient protégés les conditions salariales et de travail des employés est un élément essentiel», témoigne Vincent Hennin.

Il rappelle quelques éléments-clé du dossier: «Le Canton du Jura doit trouver 45 millions pour équilibrer ses comptes. L'offre surfaite de CarPostal pour 2018, l'affaire CarPostal pour laquelle le Ministre en charge des transports

s'est beaucoup impliqué et la décision de l'exécutif jurassien de mettre au concours les lignes de bus sont à mettre en corrélation pour comprendre la situation.»

Pour Vincent Hennin, le constat est sans appel: «Des économies seront réalisées sur le dos du personnel. Par sa volonté de donner la leçon à CarPostal, le Gouvernement n'a pas cherché à solutionner la problématique par la négociation, comme cela s'est fait à Fribourg. Notre voisin fribourgeois avait envisagé de mettre ses lignes de bus au concours, mais des négociations ont permis d'économiser 3 millions sans que les conditions de travail ne soient détériorées. Le Gouvernement jurassien n'avait-il pas les capacités de mener des démarches qui permettent d'épargner les salarié-e-s jurassiens?»

Au final, la note risque d'être salée pour les employé-e-s de CarPostal et des Chemins de fer du Jura, fait-il remarquer. «Tout cela dénote un manque de discernement évident dans les moyens mis en œuvre, ce d'autant plus que CarPostal peut très bien remporter le jackpot de l'ensemble des 38 lignes mises au concours. Autogol ou pauvre calcul économique?» Et Vincent Hennin de rappeler ce que le Ministre David Eray

déclarait notamment dans les colonnes du *Quotidien jurassien* le 13 septembre: «Pour ce qui est du salaire médian, l'Etat jurassien relève qu'il ne fixe pas le salaire d'une entreprise.» « Cette phrase est sans équivoque: les

risques de dumping évoqués par les syndicats, les craintes émises lors de l'acceptation de la motion 1201 par le Parlement jurassien sont avérés. Le Canton du Jura s'apprête à faire des économies sur le dos des travailleurs jurassiens dans la branche des bus, il est question d'un million de francs. Des baisses de salaire allant jusqu'à 30% sont à craindre, sans parler de la perte d'autres acquis sociaux garantis par les CCT actuelles. De nombreux employé-e-s se retrouveront soit sans travail, soit avec un salaire justifiant des aides financières et de soutien de l'Etat.»

Dans les deux cas, il y a fort à parier que le million économisé ne soit qu'une opération vide de sens, sans réelle économie. Et Vincent Hennin d'enfoncer le clou: «L'Etat jurassien qui se voulait être un exemple à sa création va générer un précédent dont les milieux ultra libéraux vont profiter. Je laisse chacun et chacune juger de la politique menée actuellement par les membres du Gouvernement jurassien.»



Par sa volonté de donner la leçon à CarPostal, le Gouvernement n'a pas cherché à solutionner la problématique par la négociation. A Fribourg, des négociations ont permis d'économiser 3 millions sans que les conditions de travail ne soient détériorées.

VINCENT HENNIN
Chef-circulation à la gare de Saignelégier

ANGLE DROIT

Consulter son dossier: un droit

§ Team d'assistance judiciaire du SEV

Jean a de quoi s'étonner: il travaille depuis de nombreuses années dans une moyenne entreprise privée et son certificat intermédiaire ne contient pas ce à quoi il se serait attendu. Cela le surprend. Il demande de pouvoir consulter son dossier personnel et en parle à son supérieur. Ce dernier lui promet de se renseigner. Après quelques temps, le service du personnel répond ceci: la direction a décidé de lui permettre de consulter une partie seulement de son dossier personnel. Et ceci uniquement s'il en fait la demande écrite en expliquant les motifs de sa démarche et en indiquant quels documents il désire consulter. Si sa demande est acceptée, il devra se présenter personnellement et copier les documents désirés, resp. les imprimer. De plus il doit savoir que sa démarche aura un coût. Jean considère que tout ceci ressemble fort à des tentatives de l'empêcher de consulter son dossier, et il trouve cela inadmissible. Et il n'a pas tort... Car selon la Loi sur la protection des données, il a le droit de demander des renseignements sur l'entier du contenu de son dossier personnel. Il peut demander à bénéficier de ce droit à tout moment. Il ne doit pas prouver l'intérêt de sa démarche ni la justifier. Il ne doit pas non plus donner les raisons qui le poussent à consulter certains documents. Cela fait partie de son droit à l'autodétermination individuelle en matière d'information.

En fait, Jean peut simplement faire une demande écrite de renseignement par e-mail ou par courrier postal à son employeur. Et dès le moment où l'on s'assure que la consultation du dossier est protégée de toute intervention d'un tiers non-autorisé, elle peut aussi se faire par écrit: soit par e-mail, soit par courrier postal. Une consultation du dossier sur place se fait si les deux parties sont d'accord, donc l'employeur peut le proposer mais Jean peut

refuser.

La demande de renseignements de Jean peut être limitée, refusée ou différée par son employeur uniquement dans certains cas dûment motivés. L'employeur doit alors informer Jean des raisons légales et des faits sur lesquels il se base pour refuser une consultation du dossier personnel complet. La simple explication «la direction a décidé...» n'est pas suffisante. L'employeur doit donner des motifs convaincants pour expliquer une telle limitation. La consultation du dossier complet est la norme. Toute limitation représente une exception.

La consultation du dossier ne coûte en principe rien. C'est seulement lorsque cela représente une charge considérable ou lorsqu'une telle demande est faite plusieurs fois durant la même année sans raison évidente que des frais peuvent être facturés. Le dossier personnel constitue la base de toute décision en rapport avec les conditions d'engagement et définit les jalons de la carrière professionnelle de Jean. Etant donné que le dossier personnel est constamment tenu à jour, on comprend bien que Jean peut montrer régulièrement de l'intérêt à le consulter, afin de savoir ce qui est dit sur lui. Il n'y a dès lors aucune raison de prélever des frais.

En principe, les données d'un dossier personnel sont conservées durant cinq ans, à moins qu'il n'y ait une réglementation qui stipule autre chose pour certaines données spécifiques. Dans ce cas les données peuvent être conservées durant dix ans.

Comment faire lorsque la discussion ne mène nulle part et que l'employeur campe sur ses positions? Dans un tel cas, Jean peut faire valoir son droit à consulter son dossier personnel par une action en justice auprès du Tribunal de son lieu de domicile ou celui du siège de son employeur. Le juge rendra son verdict au cours d'une procédure simplifiée. Et il ne fait aucun doute que si elle est demandée, l'assistance judiciaire du SEV sera accordée.

LA SUVA AU CENTRE DES CRITIQUES

Amiante: plus de clarté

Françoise Gehring Les syndicats SEV et UNIA, la commission du personnel (CoPe) des ateliers de Bellinzone et l'Association «Giù le mani» demandent que le dossier de l'amiante placée soit géré avec clarté et transparence. Ils proposent aussi la création d'une entité «supra partes» de haut niveau et indépendante.

Les réflexions sur l'amiante refont surface aux ateliers de Bellinzone. Tout d'abord une extrapolation de la RSI (la télévision suisse italienne) qui a été contactée par un collaborateur des ateliers après qu'il ait reçu une lettre de la SUVA puis une enquête du journal «la Regione» ont remis dans la ligne de mire la menace sournoise de l'amiante, rappelant qu'aux ateliers il y a eu au moins cinq décès survenus suite à des maladies liées à l'amiante. La lettre envoyée par la SUVA à des collaboratrices et collaborateurs actuels et anciens concernant un changement de fréquence des contrôles pour la prévention du cancer a donné lieu à pas mal de préoccupations, voire de la peur. Pour certains anciens employés et pensionnés, le contrôle médical annuel s'est en effet transformé en examen tous les 5 ans, «parce qu'ils sont non-fumeurs». Le fait d'avoir prétendu ne pas avoir connaissance des décès aux ateliers pour ensuite rectifier la communication a jeté un doute sur le sérieux de la SUVA. «Le peu de transparence dans la manière de communiquer de la part de la SUVA a provoqué la colère et a ébranlé le rapport de confiance envers cette institution. C'est elle qui a mis le feu aux poudres!» a commenté Gianni Frizzo.

Lors de la conférence de presse de la semaine dernière, Gianni Frizzo (Giù le mani), Matteo Pronzini (UNIA), Vincenzo Cicero (UNIA), Pascal Fiscalini (SEV) et Ivan Cozzaglio (CoPe) ont dénoncé la façon de procéder de la SUVA et souligné l'insécurité qui règne aux ateliers. Entretemps au moins vingt personnes se sont adressées à la CoPe et aux syndicats pour demander quelles démarches il faut entreprendre pour être inclus dans la liste des personnes à contrôler. Ces personnes seront ainsi ajoutées à la liste des gens potentiellement exposés à l'amiante qui comporte déjà une quarantaine de noms, et qui avait été établie à l'époque par les CFF. La CoPe a toujours accordé une grande importance au dossier de l'amiante et est souvent intervenue. Récemment elle a demandé que l'air soit mesuré dans les hangars les plus exposés.

L'émoi provoqué par les journaux a poussé beaucoup de gens à se tourner vers le délégué à la sécurité des ateliers. Pourquoi? Selon Gianni Frizzo, «probablement en toute bonne foi, certains chefs de secteurs n'ont pas jugé utile de signaler leurs collaborateurs même s'ils faisaient partie des personnes à risque». Entre-temps, la direction des ateliers industriels analyse de manière rétroactive les étapes qui ont été entreprises durant les dernières décennies afin d'avoir une vision d'ensemble de la situation. Et le porte-parole des CFF assure qu'en l'état actuel des choses il n'y a plus de risque, autant pour les ouvriers que pour toutes celles et ceux qui ont à faire de près ou de loin avec les ateliers.

Les histoires rapportées dans le quotidien la Regione, encore remplies d'un goût amer légitime («on ne voyait pas la personne en face de nous...»), «les travailleurs arrivaient à la maison avec de l'amiante plein les cheveux...», expriment le drame de ceux qui vivent dans l'incertitude d'un diagnostic qui pourrait changer le cours de leur vie. Parce que la teneur de la lettre de la SUVA envoyée par exemple au collaborateur des ateliers qui s'est adressé à la RSI est la suivante: «Sur la base de toutes les informations en notre possession, nous retenons que dans votre cas, on peut parler de risque élevé (de cancer du poumon, ndr.)». Gianni Frizzo précise que «l'intention n'est pas de créer la panique ni d'alarmer les gens, mais d'exiger une clarté absolue». Le pire, c'est le double rôle joué par la SUVA qui décide de reconnaître ou non la maladie professionnelle après avoir décidé quels types d'exams médicaux il faut passer et lesquels seront payés. Cela laisse perplexe: le critère du coût des soins est flagrant! Voilà pourquoi on a évoqué la création d'une entité «supra partes» composée de personnes avec un profil professionnel pointu et d'indépendants (des médecins, des juristes, des spécialistes du problème de l'amiante) qui, d'une part, surveilleront les agissements de la SUVA et, d'autre part, sont à disposition pour des consultations pluridisciplinaires.

Entre-temps, les syndicats et l'association «Giù le mani» ont garanti au Ministère public tessinois, qui a ouvert une enquête préliminaire, leur pleine collaboration pour faire toute la lumière sur cette affaire. Une rencontre entre les syndicats et la SUVA devrait avoir lieu très prochainement à Lucerne.

Elisa Lanthaler

MANIFESTATION HISTORIQUE À BERNE

100'000 pour le climat



Jamais en Suisse, autant de personnes n'étaient descendues dans la rue pour la protection du climat. Une politique climatique efficace et juste - c'est ce que près de 100'000 personnes ont revendiqué lors de la manif nationale pour le climat à Berne.

L'Alliance Climatique qui avait appelé à manifester en ce 28 septembre réunit 80 organisations et groupes, dont le SEV. Sous le slogan «Climat de changement», la manifestation revendique une politique environnementale conséquente et la sortie du charbon, du pétrole et du gaz.

C'est seulement par ce biais que pourra être respecté l'accord de Paris prévoyant une hausse de la température de 1,5°. Une minute de silence pour le climat a eu lieu lors d'un sit-in. Plusieurs intervenant-e-s ont souligné la nécessité d'un changement fondamental de la politique et de la société. Côté syndicats, Vania Alleva, présidente d'Unia, a souligné l'importance des solutions respectueuses du climat: «Nous voulons enfin voir de l'action plutôt que des paroles. Nous voulons une transition éco-sociale de l'économie et de la société. En tant que syndicaliste, je dis: il n'y a pas de transition éco-sociale de la société sans plus de justice sociale. Et c'est ce que nous revendiquons ensemble aujourd'hui.»

Plus d'informations sur sev-online.ch/climat

CCT DES SOUS-TRAITANTS TPG

Sous-traitance, cheval de Troie du dumping

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Depuis plusieurs mois, les négociations pour le renouvellement de la CCT des sous-traitants des TPG piétinent. En cause, le système même de la sous-traitance qui pousse au dumping social, mais également le tournus des appels d'offre qui freine toute amélioration des conditions de travail.

Les rondes de négociations se poursuivront-elles pour le renouvellement de la CCT des sous-traitants des TPG, les Transports publics genevois ? Car si le SEV, mandaté par les travailleurs des sous-traitants, le souhaite, le blocage reste total. Du côté patronal, c'est le GEST (Groupement des entreprises sous-traitantes des TPG) qui négocie la CCT. Quatre entreprises de droit suisse employant près de 300 chauffeurs sont les principaux acteurs du secteur : Globe Limo, RATP Dev (filiale suisse de la Régie autonome des transports parisiens), Genève Tours et Odier (filiale du géant espagnol Alsa).

Elles ont été rassemblées après une action du SEV auprès de la CRCT (Chambre des relations collectives du travail). « Les conditions de travail de ces entreprises sont bien moins bonnes qu'aux TPG. Elles entrent certes en matière sur une augmentation des salaires qui n'ont guère évolué ces dernières années, mais cela reste très loin des revendications des travailleurs », reproche Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV en charge du dossier.

On peut se demander pour quelles raisons les TPG peuvent et veulent re-

courir à la sous-traitance et si ce n'est pas ce système qui conduit aux blocages actuels. Depuis 1995, la loi prévoit une limite maximale et interdit aux TPG de sous-traiter plus de 10% de leur volume d'affaires. Au départ, les TPG juraient n'y avoir recours que pour répondre à des demandes exceptionnelles, liées notamment à de nouvelles lignes à mettre en place. Depuis, les TPG y recourent régulièrement et sous-traitent une trentaine de lignes.

Le logiciel de la concurrence

Ce recours à la sous-traitance est un choix politique. La meilleure preuve, c'est que la droite genevoise, PLR et PDC en particulier, revient toujours à la charge pour étendre cette limite à 15 ou même 20%. La population lui a dit non en 2005 et, dernièrement, en mars, un projet de loi PLR en ce sens, combattu par le SEV, a été refusé au Grand Conseil genevois. Pour le PLR, il s'agissait d'octroyer une plus grande marge de manœuvre opérationnelle aux TPG et faire baisser les coûts des lignes. Ce que l'on peut traduire par : faire des économies sur le dos des travailleurs. Derrière cette argumentation purement idéologique se trouve toujours le même logiciel : le marché, la concurrence et le privé seraient plus efficaces que le service public et l'Etat. Il est sûr que faire effectuer des tâches publiques par un personnel rémunéré en moyenne 20 à 25% de moins, moins formé et plus précaire, avec des horaires plus astreignants et néfastes du point de vue de la santé permet de faire des économies à court terme. Mais, motivés par leur seul profit, les sous-traitants rognent sans vergogne

sur les conditions de travail et de salaire de leurs chauffeurs. La sous-traitance diminue la qualité du service public pour les usager-e-s, en matière d'horaires, de fiabilité et surtout de sécurité. La grande fatigue liée aux amplitudes poussées au maximum et des conditions de travail plus dures qu'aux TPG touche notamment les sous-traitants qui roulent toute la nuit dans les Noctambus.

« Les économies sont réalisées au détriment des conditions de travail des chauffeurs. Les salaires des employés sous-traités, fixés par des directives fédérales, ne connaissent que peu d'évolutions selon l'ancienneté », souligne Valérie Solano. Une hausse de 100 francs par mois tous les 5 ans. Aux TPG, en revanche, une grille salariale est en place. Elle est beaucoup plus avantageuse pour les chauffeurs en fonction des années d'expérience. Après quelques années de travail, la différence de salaire peut atteindre facilement 1500 francs. Les employés travaillant pour des sous-traitants ont aussi de moins bonnes conditions en matière de lieux de pause, d'aménagement des sanitaires, d'organisation des horaires et de plages de travail. Par ailleurs, les entreprises sous-traitantes ne voient les demandes des syndicats que comme autant de bénéfices qu'elles n'emporteront pas.

Attitude anti-syndicale

Il n'est dès lors pas étonnant qu'elles développent une forte attitude anti-syndicale qui se traduit par un accès plus difficile aux locaux et donc aux travailleurs pour les syndicats et une mise sous pression des délégués syn-

dicaux (voir encadré). Et pour que les entreprises sous-traitantes reviennent à la table de négociation avec les syndicats, il a fallu deux interventions de la CRCT. On ne peut pas dire que le partenariat social soit dans leur ADN.

Pour se convaincre que la sous-traitance n'est pas une arme pour favoriser le dumping, ce qu'elle est pourtant objectivement, ses défenseurs mettent en avant le fait qu'il existe une CCT qui sert de garde-fou. « Cette CCT ne permet que de garantir des conditions cadres pour toutes les entreprises qui sous-traitent des lignes TPG, mais pas d'améliorer les conditions de travail » déplore Valérie Solano. Quand il y a une bataille syndicale qui débouche sur une amélioration dans une entreprise, comme cela a été le cas à RATP-Dev l'année passée, cela ne se répercute pas forcément sur les autres.

Appels d'offre alternés

Un dernier élément, et non des moindres, qui freine voire empêche toute amélioration des conditions de travail par la CCT est lié au fait que les appels d'offre pour les lignes sont faits de manière irrégulière. « Les appels d'offre sont alternés. Les lignes sont mises au concours par lots, les durées

sont variables. Il n'y a donc quasi jamais une situation où on peut améliorer les conditions de travail » s'insurge Valérie Solano. Si la CCT est améliorée, il y a un biais pour les entreprises qui ont obtenu une ligne sous l'ancien régime et exploitent donc la ligne à de meilleures conditions. Tant que les appels d'offre ne coïncident pas avec la négociation d'une CCT, il sera impossible, ou du moins difficile, de répercuter des améliorations dans les appels. Cheval de Troie du dumping social, la sous-traitance peut s'appuyer sur ce système d'offres alternées pour empêcher toute amélioration. « Bloqué structurellement, le partenariat social ne fonctionne pas » constate Solano. Et ce n'est sans doute pas un hasard que les entreprises sous-traitantes mettent la pression sur les représentants syndicaux pour éviter une mobilisation d'envergure qui permettrait une remise en cause de cette logique. Dans le canton de Vaud, hormis pour les bus nyonnais, les entreprises de transport ont renoncé ces dernières années à la sous-traitance et les TL (Transports publics lausannois) ont même au contraire réintégré des lignes qu'ils externalisaient. L'exemple montre que là où il y a une volonté, il y a un chemin.

Tentative d'intimidation à RATP Dev

Ces entreprises sont particulièrement antisyndicales et toutes les avancées que le SEV arrive à faire syndicalement finissent par retomber sur les travailleurs qui s'investissent là-dedans. Evidemment les collègues regardent ce qui se passe du côté des TPG, et voient les effets de la mobilisation. Malheureusement, les TPG sont encadrés par un statut, alors que les sous-traitants sont aux conditions du CO avec une CCT. La protection des délégués du personnel ou représentants syndicaux est, comme ailleurs en Suisse, extrêmement faible.

Notre délégué, Pierre Délias, relaie depuis plusieurs années les doléances de ses collègues. Récemment, après avoir informé son entreprise sans recevoir de retour, il s'adresse directement aux TPG avec copie à son employeur. Celui-ci estime la démarche déloyale. Il est également reproché à Pierre d'avoir refusé de venir essayer les nouveaux uniformes durant sa pause de midi. « Il

s'agit de mon temps libre, si l'entreprise veut que je vienne essayer l'uniforme, qu'elle prenne cela sur du temps de travail ». Mais, cerise sur le gâteau, on reproche à Pierre que son attitude ne soit pas positive. Pour le SEV, il résulte de la fonction que l'on ne soit pas toujours d'accord avec le patron ! Le SEV a adressé un courrier demandant à RATP de retirer cet avertissement à notre collègue, la mesure étant clairement anti-syndicale. Un courrier a également été adressé aux TPG qui ne sont pas seulement tenus de vérifier les conditions d'application du contrat de sous-traitance, mais également les conditions sociales du contrat.

La pétition qui a été remise le 9 octobre à l'entreprise, signée par 41 collègues de Pierre sur une soixantaine que compte l'entreprise, demande que cette mesure injuste soit levée. La pétition a été relayée auprès de la section SEV TPG et une pétition a, là aussi, été largement paraphée. ysa

BUS-TOUR SEV EN ROMANDIE

100 ans que ça roule !



Bonne ambiance à Delémont où l'on a bu le verre de l'amitié après l'exposition dans le bus.

Yverdon le 30 septembre, La Chaux-de-Fonds et Delémont les 2 et 7 octobre: la Romandie a fait honneur au bus!



À Yverdon, une centaine de participant-e-s ont pu apprécier le programme mis sur pied par actifs et retraités CFF.



Malgré le froid, l'ambiance est chaleureuse à La Chaux-de-fonds où la venue du bus-exposition des 100 ans du SEV.

Sections

15.10

Retraités TL, Métro et ville de Lausanne

Sortie chasse dans le Jura. Départ Vélodrome à 7h50 ou des Croisettes à 8h. Direction Viques café-croissants et visite du Taxidermiste. Puis repas à Corban «Croix Fédérale»; chasse au menu. Retour vers 17h à Lausanne. Prix, membre 90.-, non-membre 100.- (boissons non comprises). Inscription jusqu'au 4 octobre 2019. Renseignement: Dorothee Noirat, Tél: 021/634.43.69 ou 079/ 203.19.62.

15.10

PV Genève

Le Café des dames seules aura lieu le 15 octobre à 14h30, à la cafétéria de l'UOG, place des Grottes 3 à Genève (arrêt « Lyon » des trams 14 et 18 et du trolley 3, arrêt « Cornavin » des trolleys 6, 10, 19 et du bus 9). Les dames seules de la section PV Genève sont cordialement invitées à partager un moment de rencontres et de discussions autour d'un café ou d'autre chose. Des membres du comité seront présents pour répondre à vos questions ou noter vos souhaits. Merci de vous inscrire en téléphonant au 076 332 93 70 ou en contactant un membre du comité.

23.10

PV Vaud

Assemblée des membres à 14h à l'Espace Dickens, Avenue Dickens 6, Lausanne (à côté du secrétariat SEV). Après une première partie consacrée aux affaires syndicales en cours, nous aurons le plaisir d'accueillir, un délégué des CFF pour nous présenter les travaux prévus

dans la région lausannoise dans le cadre de Léman 2030. Les conjointes sont les bienvenues.

Au plaisir de vous rencontrer nombreux.

Le comité

26.10

Travaux Arc Jurassien

L'Assemblée d'automne de la section tiendra au Hôtel-Restaurant de La Petite Gilberte à Courgenay dès 10h. Une assiette conclura l'assemblée. Venez nombreux. Les membres non syndiqués sont les bienvenus. Le comité de section.

7.11

PV Valais

Assemblée d'automne au Restaurant River Side à Brigue: le comité s'est donné de la peine de donner un cadre intéressant et vivant à cette occasion. 10.15-11.30. Assemblée dans le local à côté de la réception. 11.45-12.20 Apéritif proche de la maquette de trains miniatures. 12.30-14.00 Repas: Tortellini Ricotta à la crème de fines herbes, Emincé maison, sauce aux champignons à la crème, Rösti et épinards, Strudel aux pommes, sauce vanille. Par personne ½ Lt. de vin rouge, eau minérale et 1 café. Le tout au prix de Frs. 35.00 par personne. Nous espérons une bonne participation et nous nous réjouissons d'accueillir beaucoup de membres de notre section. Autres détails sur www.sev-pv.ch/wallis-valais. Inscriptions chez Walti Schmid, walt.schmid@bluewin.ch

(079 872 38 37). Le délai d'inscription est fixé au 4 novembre.

Votre comité

13.11

AS Ouest

L'Assemblée générale d'automne aura lieu à 18h15 à Lausanne, à l'espace Dickens, Avenue Charles Dickens (juste à côté du secrétariat régional SEV). Invité: Pierre-Yves Maillard, président de l'Union Syndicale Suisse. Repas offert par la section en fin d'assemblée, inscription sur les feuilles ad hoc dans les services ou adresse mail jusqu'au 5 novembre: ouest@as-online.ch ou par sms/tél: 079/172.39.31

Jeunesse

12.10

Curling

Le curling est souvent appelé «les échecs sur glace». Aimerais-tu aussi une fois essayer cette discipline olympique? Ou as-tu déjà une certaine expérience et tu veux nous donner des conseils? Après le curling, nous irons manger une fondue tous ensemble.

Rendez-vous: à 15h à la gare à Neuchâtel

Prix: Gratuit pour les apprenants / Membres 30.- / Non-membres 60.-

Fais-nous parvenir ton inscription à jeunesse@sev-online.ch.

Agenda 14/19

PV FRIBOURG

A la découverte des environs de Neyruz



Pause bienvenue à mi-parcours pour les membres de la PV Fribourg

Jaques Zulauff C'est à une marche facile de trois à quatre kilomètres qu'Eric Pont et Joël Terrapon avaient convié 22 membres de la PV Fribourg en ce mercredi diurne du 18 septembre 2019.

Partie du restaurant La Chaumière à Neyruz, la randonnée fut agrémentée par un copieux apéritif servi dans la forêt et préparé par les épouses des organisateurs.

A l'issue de ce parcours, tout le monde s'est retrouvé autour d'un délicieux repas servi au restaurant La Chaumière. Comme d'habitude, les cafés étaient offerts par la section.

Bays Lucienne; 1934; veuve de Joseph, Yverdon-les-Bains, PV Vaud.

Berthoud Marcel; 1932; chef du mouvement, Lavey-Village, PV Valais.

Bühlmann Silvia; 1947; veuve de Arnold, Bienne, PV Biel-Bienne.

Eggertswyler Jean; 1929; monteur, Fribourg, PV Fribourg.

Laranjeira Campos Joao Alcino; 1962; chauffeur, Treyvaux, VPT tpf.

Panchaud Louise; 1938; Crissier, PV

Vaud.

Pinon Daniel; 1956; Grand-Lancy, PV Genève.

Richard Louise; 1923; veuve de Paul, Evionnaz, PV Valais.

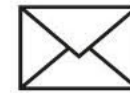
Ryter Maurice; 1943; mécanicien, Les Verrières, PV Neuchâtel.

Schär Fritz; 1939; mécanicien, Bienne, PV Biel-Bienne.

Volgger Robert; 1933; ouvrier spécialisé, Bienne, PV Biel-Bienne.

COURRIER DES LECTEURS-TRICES

Gare de Sébeillon, les CFF se trompent de voie!



Jean-Claude Cochard, Les Avants

Les jeunes sont dans la rue pour «l'urgence climatique», le Conseil d'Etat a créé les Assises vaudoises du climat et celles et ceux qui visent un siège sous la coupole du Palais fédéral, cet automne, se déclarent concernés par cette thématique.

Mais dans les faits, rien ne change malheureusement. Les CFF, avec le consentement de son autorité de tutelle, dirigée par un ministre socialiste, poursuivent leur politique de désengagement du trafic marchandises de proximité. La fin de l'activité ferroviaire à la gare de Sébeillon, en ville de Lausanne, reporte le trafic vers les nouvelles halles, déjà construites sur des terres agri-

coles au bord de la Venoge. De-là, une cohorte de camions emprunte le «périphérique» lausannois pour livrer la bière, le vin, la viande, les fruits et légumes ainsi que d'autres produits de consommation courante qui étaient déchargés des wagons, dans la «cathédrale» de béton de Sébeillon.

En plus du trafic routier supplémentaire, l'affectation sportive et de loisir de l'ancienne halle CFF nécessitera un conditionnement de l'air, alors qu'aujourd'hui ce bâtiment n'est pas chauffé. Le bilan carbone de ce projet de revitalisation urbanistique est en totale contradiction avec les belles paroles, diffusées par nos autorités, toutes couleurs confondues. Un projet d'un autre temps qui devrait être combattu par toutes celles et tous ceux veulent décarboniser notre manière de vivre!

SOUS-FÉDÉRATION RPV

Séance de septembre

Service de presse RPV La commission centrale s'est réunie pour sa séance ordinaire de septembre.

Il y a 2 semaines, à P-ZFR une mise à jour du logiciel a été effectuée sur le réseau GSMR pour la radio LISA. Il y a toujours des coupures de liaison avec interruption du son de contrôle. Nous pensons que ceci pourrait avoir un lien avec la radio CAB. Consternée, la CoCentr constate que la responsabilité est de nouveau répercutée sur le personnel de manoeuvre. Un appareil qui présente des coupures des 2 liaisons radio doit être retiré de l'exploitation jusqu'à ce que le problème soit résolu. Dans un souci de sécurité!

La RPV Aargau aura son assemblée générale le samedi 16 novembre à Siggenthal. Les invités seront Hanspeter Eggenberger, Danilo Tonina de la RPV et Barbara Spalinger, vice-présidente SEV.

Dans le portail de commande des habits de travail KLESY, on peut commander depuis septembre des chaussures de sécurité mi-hautes. Elles ne sont pas adaptées aux spécialistes RCP ni aux TKC. Les chaussures de sécurité doivent avoir une hauteur de 15 cm au minimum. Toutefois les accompagnateurs des TKC et des spécialistes RCP peuvent porter des chaussures de sécurité de 12 cm de hauteur.

IMPRESSUM

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

ISSN 2624-7828

Trage: 10 083 ex. (total 39 774 ex.), certifié REMP au 20. 10. 2017

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Vivian Bologna (rédacteur en chef), Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pascal Fiscalini, Elisa Lanthaler, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Tiemo Wylder

Adresse de la rédaction: Journal SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Berne 6; Journal@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.-

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

Pré-presse: AZ Verlagsservice AG, Aarau; www.chmedia.ch

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

Le prochain journal paraîtra le 24 octobre 2019.

Le délai pour les annonces est fixé au 14 octobre à midi, celui de l'agenda au 17 octobre à 10 h.

DÉCÈS



IN VINO VERITAS

Eric Roset

8 octobre 2019, quelque part dans la campagne genevoise.

Alors que l'été prend fin, les raisins se gorgent de sucre et de jus, tandis que l'acidité diminue, les tanins s'équilibrent et les arômes, spécifiques aux différents cépages, apparaissent progressivement. C'est à ce moment que des travailleurs et travailleuses saisonnier-e-s de Suisse et surtout d'ailleurs se retrouvent dans les vignes genevoises pour la récolte du raisin.

CARTE BLANCHE à Michel Bourban

Justice sociale et justice climatique

Ce qui marque le plus lorsqu'on lit les rapports du GIEC, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, c'est la double inégalité qui structure le réchauffement climatique. D'une part, les pays développés ont une plus grande part de responsabilité dans la création, le maintien et l'aggravation du problème, et, d'autre part, ce sont les pays en développement qui sont les plus vulnérables aux impacts climatiques. Pour passer du constat scientifique de cette inégalité à la notion d'injustice, il faut cependant ajouter une dimension philosophique, qui peut prendre en compte les droits humains.

Les changements climatiques, causés en bonne partie par les émissions de gaz à effet de serre en provenance des pays développés, menacent ces droits dans les pays en développement. C'est ce qui rend la situation injuste.

Dans les négociations internationales, il faut se mettre d'accord sur les moyens à mettre en œuvre pour faciliter une transition énergétique globale, d'un système basé sur les énergies fossiles à un autre basé sur les énergies renouvelables.

Je crois beaucoup aux incitations économiques dans la lutte contre les changements climatiques. La mesure la plus évidente est de mettre fin aux subven-

tions publiques pour les énergies fossiles, qui atteignent chaque année quelque 5300 milliards de dollars au niveau mondial. Si on investit ce montant dans les énergies renouvelables, la transition énergétique devient possible.

Il faudra aussi attribuer un prix – initialement bas, mais qui sera amené à augmenter – aux émissions de gaz à effet de serre, en passant par des taxes carbone. Mais ce que montre bien la situation française avec le mouvement des Gilets Jaunes, c'est que ces instruments fiscaux doivent être accompagnés de mesures sociales pour protéger les personnes qui sont déjà en situation précaire. Il est nécessaire d'investir beaucoup plus dans les transports publics, pour améliorer leur efficacité, réduire leur prix, etc. On peut également mettre en place un système de dividende énergétique, dans lequel une partie des recettes collectées par la taxe carbone est reversée chaque mois aux individus les plus défavorisés. Cela a été testé en Colombie-Britannique au Canada.

Il y a un objectif commun entre la justice sociale et la justice climatique, qui est de réduire les inégalités. L'important est maintenant de les rendre conciliables.

Philosophe, auteur de « Penser la justice climatique », PUF, collection « L'écologie en questions », 2018.

INITIATIVE POUR LES GLACIERS

Disparition des géants de glace



Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

«En Suisse, la fonte des glaciers est l'une des conséquences les plus visibles du changement climatique.» Le co-président de l'Association suisse pour la protection du climat Dominik Siegrist l'a dit clairement lorsqu'il a présenté en début d'année l'initiative populaire «Pour les glaciers», pour laquelle on a pu réunir en moins de cinq mois 120 000 signatures. L'éboulement qui a frappé le Piz Cengalo en août 2017 et qui a touché le village de Bondo dans les Grisons est un signal d'alarme, de même que les variations du glacier du Rhône en Valais. La préoccupation est grande aussi sur un versant du Mont-Blanc: une partie du glacier Planpincieux pourrait s'effondrer sur les pentes des Grandes Jorasses, du côté italien du massif. Ce sont environ 250 000 mètres cubes de roches et de glace qui pourraient se détacher

de la montagne. Ces derniers jours, un bloc de glace est déjà tombé.

L'état d'urgence climatique qui a poussé des milliers de manifestants à se rassembler à Berne et des centaines de milliers dans le monde entier n'est pas seulement une réalité mais aussi une évidence scientifique irréfutable. La jeune activiste suédoise Greta Thunberg a jeté à la figure des grands de ce monde: «Comment osez-vous penser seulement à l'argent?» «How dare you?» ...Il s'agit d'un «j'accuse» sans appel!

L'initiative pour les glaciers, dont les signatures seront remises à la Chancellerie fédérale à fin octobre, veut sensibiliser la politique sur les objectifs de l'accord de Paris qui doivent être ancrés dans la Constitution. Il s'agit de modifier cette dernière pour que soit interdite dès 2050 l'utilisation de tout combustible fossile, à l'exception de certaines situations où il n'est technologiquement pas possible de faire autrement. Le rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat

(GIEC) confirme la gravité de la situation climatique et l'impact sur les glaciers. Ce rapport diffusé fin septembre et dédié aux océans et aux glaciers explique entre autres que «la perte de masse globale des glaciers, la fusion du pergélisol et la réduction de la couverture neigeuse et des glaciers de l'Arctique vont continuer entre 2031-2050 à cause de la hausse de la température sur la surface de la Terre, avec pour conséquences inévitables des inondations et autres catastrophes naturelles». Les conclusions du document intitulé «L'océan et la cryosphère changent en réponse au changement climatique» ont été confirmées par divers experts suisses, dont Nicolas Gruber de l'EPFZ, qui affirme que «la montée du niveau de la mer se trouve accélérée par la fonte des calottes polaires, à cause du plus grand taux de perte de banquise dans l'Antarctique et au Groenland».

Le rapport de l'ONU précise en outre que «depuis la moitié du vingtième siècle, la réduction de la cryo-

sphère dans l'Arctique et dans les zones montagneuses a eu des effets négatifs considérables sur la sécurité alimentaire, les ressources en eau, la qualité de l'eau, les moyens de subsistance, la santé et le bien-être, l'infrastructure, les transports, le tourisme et le temps libre, spécialement pour les populations indigènes. La fonte des glaciers et du pergélisol et le réchauffement des mers ont modifié les écosystèmes marins, côtiers et terrestres, ce qui a changé la végétation et contraint les animaux à se déplacer.»

Les partisans de l'initiative pour les glaciers mettent avec raison l'accent sur le fait que «les changements climatiques menacent la civilisation humaine telle que nous la connaissons, dans le monde entier mais aussi en Suisse, où la température augmente deux fois plus vite. Les canicules provoquent des décès, la disparition des glaciers compromet l'équilibre de l'eau, les périodes de sécheresse causent des problèmes pour l'agriculture et les ani-

maux, les forêts ne remplissent plus leur fonction protectrice, l'épicéa commence à souffrir du chaud sur le Plateau.»

Des millions de personnes dans le monde entier n'ont plus de moyens d'existence et doivent migrer. En marge du sommet de l'ONU sur le climat, plus de 200 représentant-e-s d'organisations de peuples autochtones, de travailleurs et travailleuses, d'universitaires et de défenseurs de l'environnement et des droits humains ont adopté une déclaration commune appelant les gouvernements et les entreprises à s'attaquer sans délai à l'urgence climatique afin d'assurer la survie de l'humanité. Jennifer Morgan, directrice générale de Greenpeace International, a rappelé que «la crise climatique est une crise des droits humains. Les conséquences humaines des phénomènes météorologiques extrêmes peuvent être ahurissantes». Finalement, les droits de l'homme se définissent au travers d'une justice climatique prenant en considération le facteur humain.

QUIZ

Passeras-tu le test?

1. BLS doit corriger le bilan financier 2019 vers le bas à cause du flop du nouveau système de planification des ressources. De combien de millions ?

- a. De 30 à 35 millions de francs
- b. De 20 à 23 millions de francs
- c. De 5 à 10 millions de francs

2. Quelles prestations augmenteront pour les membres du SEV en 2020 ?

- a. Une hausse du rabais sur les chèques Reka + bons Reka
- b. Une hausse du rabais sur les chèques Reka
- c. Des bons Reka de 100 fr.

3. Combien de signatures la pétition contre le dumping sur les lignes de bus jurassiennes a-t-elle récoltées ?

- a. 3500
- b. 2000
- c. 4000

4. L'initiative populaire pour les glaciers a abouti. Elle demande la modification de la Constitution afin d'interdire la mise en circulation de combustibles et carburants fossiles:

- a. dès 2050
- b. dès 2030
- c. dès 2040

Pour participer, merci de nous envoyer vos réponses d'ici le **mercredi 16 octobre 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, Case postale, 3000 Berne 6

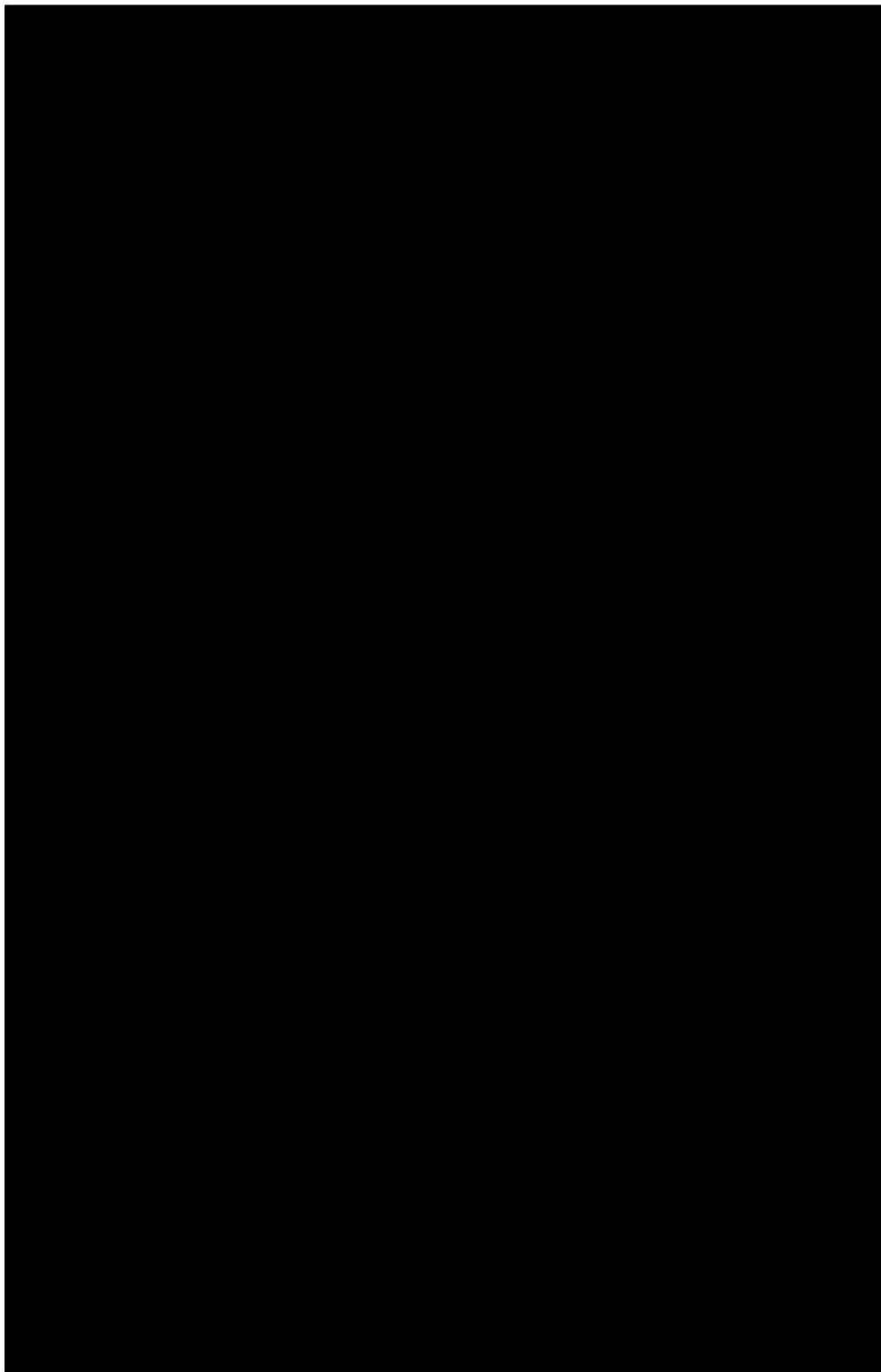
Le/la gagnant-e sera désigné-e par tirage au sort parmi les bonnes réponses et remportera des chèques Reka d'une valeur de 40 fr

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

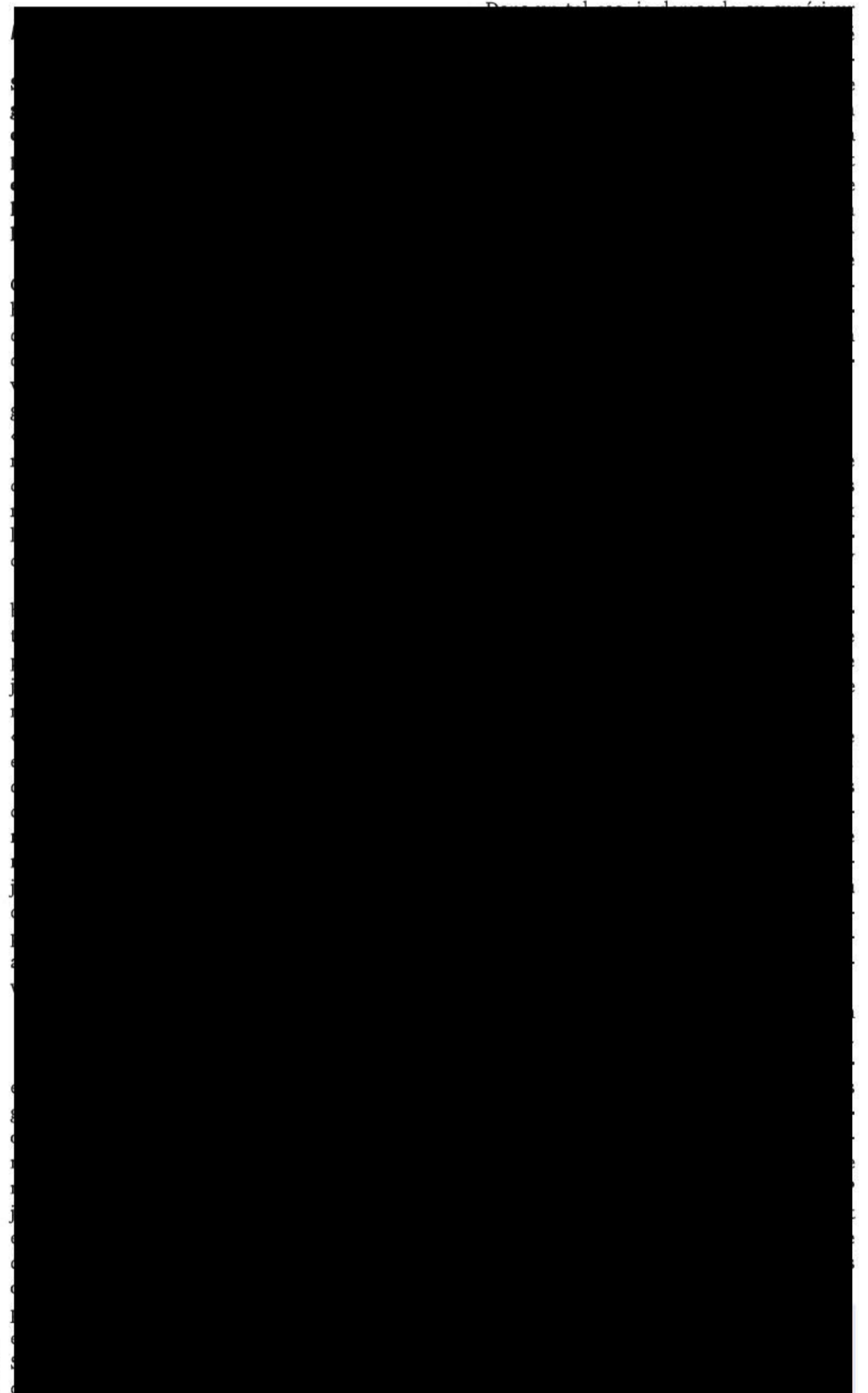
La solution de la photo-mystère du N° 13 : corne et sifflet des bateaux à vapeur du Lac de Zurich.

Raphael Wäfler, membre de la VPT Zentralbahn remporte des bons pour des livres d'une valeur de 40 fr

SUR LES TRACES DE ...



norm. tagliang



motives.

HONTE DE VOLER

Debuhme

