



SEV N°10

Le journal du Syndicat du personnel des transports



ÉDITO

Il faudra se battre

Giorgio Tuti, président du SEV

On vient de dépasser la première moitié de 2020 et à l'heure du bilan estival, il n'y a pas de quoi être pleinement satisfaits de la tournure des événements. La semaine dernière le Conseil fédéral a annoncé son soutien aux entreprises de transport public. Comme nous le détaillons dans ce journal (page 4), ce soutien est insuffisant et laisse planer de gros nuages sur la branche.

Plus réjouissant, l'obligation du port du masque dans les transports publics permet de mieux protéger l'ensemble des usagers et le personnel de l'épidémie. Depuis le début de cette crise, nous avons placé la protection de la santé au cœur de nos revendications et nous ne changerons pas de cap. Jusqu'à aujourd'hui, nous avons pu être entendus par les entreprises grâce aux feedback de nos

membres. Je l'ai dit à maintes reprises, mais je le réaffirme : cette proximité est notre meilleur atout.

Nous aurons encore plus besoin de vous durant les mois à venir. Le 2e semestre de 2020 est chargé de dossiers brûlants, qu'ils soient syndicaux et/ou politiques. Les derniers échanges que nous avons eus avec les CFF ne laissent rien présager de bon pour CFF Cargo. On sent un changement de culture auquel les nouveaux actionnaires – les transporteurs routiers – ne sont pas étrangers. Nous allons combattre énergiquement chaque détérioration des conditions de travail (page 3).

Sur le plan politique, la récolte des signatures pour une 13e rente AVS a repris et nous pouvons désormais nous engager pleinement dans cette campagne qui n'a rien perdu de son importance avec la crise. Bien au contraire.

Enfin, la campagne contre l'initiative de limitation sur laquelle nous voterons le 27 septembre est lancée. Bien sûr l'été est peu propice aux débats, mais il est important de rappeler combien cette initiative est dangereuse pour les conditions de travail. Il n'est pas inutile de rappeler que ceux qui l'ont lancée ne sont guère des « amis » des conventions collectives ou des salaires minimaux. Protéger les conditions de travail et les salaires n'a jamais fait partie de leur ADN. Venir prétendre le contraire aujourd'hui c'est mentir aux travailleurs et travailleuses de ce pays.

Au SEV, comme à l'USS, nous sommes d'avis que de bonnes CCT sont les meilleures protections contre le dumping social et salarial.

Et pour y parvenir, nous devons être uni-e-s.

Je vous souhaite un bel été !

Aviation

Le ciel s'éclaircit pour Swiss; il reste sombre pour Swissport.

2

Migration

La Journée de la migration 2020 affronte les défis de la digitalisation.

4

Mécaniciens

La LPV à fond derrière le brevet fédéral pour parfaire sa formation de mécanicien

5

Oui au port du masque

Le port volontaire du masque n'a que très partiellement fonctionné et le nombre de cas est en hausse. « Pour le personnel des trains qui le porte, l'obligation de mettre le masque pour les usagers est une bonne nouvelle. Le personnel des trains est ainsi mieux protégé contre le coronavirus. Cela va dans le sens de la protection du personnel pour laquelle nous nous engageons depuis le début de la crise », souligne Giorgio Tuti, président du SEV. Par contre, l'application de l'obligation peut être source de conflit. « Le personnel des trains n'a pas de tâches de police. Nous appelons la clientèle à être raisonnable. » A noter que l'obligation est bien respectée depuis son entrée en vigueur lundi.

Il faut renforcer le pouvoir d'achat

La Suisse traverse une grave récession, souligne lundi l'Union syndicale suisse. « Les travailleuses et travailleurs qui perçoivent les plus bas salaires sont les plus touchés, alors que leurs revenus stagnaient déjà depuis plusieurs années », comme le montre le nouveau rapport sur la répartition de l'USS. Il faut maintenant agir pour renforcer le pouvoir d'achat et stabiliser la conjoncture. Et pour éviter une catastrophe sociale. Une baisse immédiate de la facture d'assurance-maladie par la distribution des milliards de réserves excédentaires accumulées s'impose. Cette mesure pourrait déjà être mise en œuvre dans la loi COVID-19.

Nous sommes là pour vous durant l'été !

Ce journal est le dernier avant la pause estivale. Le prochain numéro (n°11) paraîtra le 27 août. L'engagement du SEV ne s'arrête bien sûr pas avec l'été. Toutes les informations importantes seront disponibles sur nos canaux numériques.

Nous vous souhaitons un bel été!

sev-online.ch et notre page Facebook @verkehrsgewerkschaft



CRISE SANITAIRE

Les crédits pour Swiss mais la situation reste critique

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Après le oui des actionnaires Lufthansa le 25 juin pour le sauvetage de la compagnie par l'Etat allemand, plus rien ne pouvait empêcher l'octroi de crédits avec garantie fédérale aux filiales de Lufthansa Swiss et Edelweiss. Le SEV s'est beaucoup engagé avec sa branche du transport aérien SEV-GATA pour un soutien de la Confédération au domaine de l'aviation, où des milliers de postes de travail sont menacés.

Si le sauvetage du groupe Lufthansa avait échoué, la garantie de la Confédération avalisée au début juin par les Chambres fédérales pour les crédits bancaires de 1,275 milliard de francs en faveur des filiales de Lufthansa Swiss et Edelweiss aurait été remise en question. Maintenant les contrats peuvent être signés et les premières tranches de crédit octroyées. Ceci permettra à Swiss et Edelweiss de retrouver leur solvabilité, les salaires pourront être garantis sur le long terme et espérons-le, les dettes auprès de la clientèle pourront être épongées.

A cause de la pandémie du coronavirus, dès la mi-mars la compagnie Swiss a dû suspendre la plus grande partie de ses vols. Ainsi le premier trimestre 2020 a été bouclé sur un déficit de 84,1 millions de francs - contre 48,3 millions de bénéfices au premier trimestre 2019. En juin, la compagnie a pu assurer à peu près un cinquième de l'offre prévue, et le calendrier des vols jusqu'au 24 octobre, présenté le 29 juin, prévoit une hausse progressive pour atteindre 40% du pro-

gramme initial des vols.

La pandémie continue de limiter le trafic aérien : chaque nouveau foyer dans le monde peut causer l'annulation de vols, il y a des complications liées aux restrictions pour entrer dans certains pays, des mesures de protection restent nécessaires et de manière générale, les gens ont moins envie de voyager.

Baisser les coûts sans licencier

Pour essayer les pertes financières découlant des tickets invendus, Swiss a non seulement demandé l'aide de l'Etat mais elle a aussi annoncé début mai une baisse des coûts de 20% pour respecter les conditions liées à un soutien de la Confédération. Elle a décidé de suspendre certains investissements, de reporter les livraisons d'avions déjà commandés et de mettre au rebut les vieux avions.

L'entreprise veut aussi réaliser des économies au niveau du personnel, toutefois « elle mettra tout en oeuvre pour éviter les licenciements », a promis le chef de Swiss Thomas Klühr le 6 juin, après l'aval du Parlement pour l'aide fédérale. Le nombre de postes devra baisser au gré des « fluctuations naturelles ». Pour les pilotes, Swiss veut baisser l'âge de la retraite et encourager le personnel de cabine à choisir un modèle de travail à temps partiel.

Les salaires de moins de 4000 fr. épargnés

Swiss a immédiatement stoppé les engagements et introduit le chômage partiel dans l'ensemble de l'entreprise. Jusqu'à fin juin, elle a versé l'entier des salaires au personnel en situation de chômage partiel. Dès le 1er juillet, elle ne verse plus que le minimum légal de 80%. En ce qui concerne le personnel au sol, SEV-GATA a pu convenir d'une protection spéciale pour les petits revenus : aucune baisse pour les salaires en-dessous de 4000 fr. par mois (pour un taux d'activité de 100%). Les allocations de résidence ne seront ni réduites, ni prises en compte dans le calcul de ces « salaires minimaux ». En outre, dans les cas difficiles reconnus, il est prévu qu'une fondation intervienne.

« Nous reconnaissons les efforts de Swiss pour le maintien des places de travail », admet le président de SEV-GATA et secrétaire syndical Philipp Hadorn. « Cependant les pertes salaria-

les à cause du chômage partiel mettent beaucoup d'employé-e-s dans la précarité. Il faut donc espérer que le nombre de vols « Swiss » augmente bientôt, ce qui fera baisser le chômage partiel. D'un autre côté, cela a tout son sens qu'une aide de l'Etat soit octroyée aux employé-e-s de Swiss sous forme d'indemnités de chômage partiel permettant d'éviter les licenciements car ainsi, dès que les vols reprendront, le personnel pourra être réengagé. Toutefois il faut du temps pour une telle reprise, c'est pourquoi SEV-GATA s'est engagé pour une prolongation de la durée maximale d'octroi des indemnités de chômage partiel, qui est actuellement de 12 mois, à 18 mois. Et le Conseil fédéral s'est prononcé de manière favorable la semaine dernière. »

Depuis le début de la crise, le partenariat social a très bien fonctionné d'après Philipp Hadorn : « Swiss intègre la plupart du temps SEV-GATA aux discussions concernant le personnel. En réalité, elle le fait presque toujours. Toutefois nous restons vigilants et sommes toujours là pour soutenir nos membres en cas de problème. »

Swissport en danger

Bien que le Parlement ait aussi accordé 600 millions de francs avec garanties fédérales aux entreprises connexes, Swissport y renonce pour ses quelque 5500 employé-e-s des aéroports de Zurich, Genève et Bâle parce qu'il n'y a aucune garantie qu'une partie des fonds ne parte pas à l'étranger. L'entreprise espère que des investisseurs se manifestent. Comme les prestations de Swissport sont nécessaires au bon fonctionnement du système, à la demande des cantons qui abritent des aéroports, les compagnies des aéroports prévoient des entreprises repreneuses des prestations au cas où Swissport deviendrait insolvable. SEV-GATA exige que les partenaires sociaux soient intégrés. Une lettre a été adressée aux trois ministres des transports, à tous les parlementaires cantonaux, ainsi qu'aux aéroports. Au moment du blocage, Swissport n'a pas encore pris position sur le résultat que le site de Zurich a négocié le 19 juin avec SEV-GATA au sujet des adaptations temporaires de la CCT et du plan social. SEV-GATA mène aussi des négociations tout aussi difficiles sur la CCT et le plan social avec Swissport Genève.



Les secrétaires syndicaux SEV Philipp Hadorn (à dr.) et Markus Cadosch (à g.) le 2 juillet à Zurich, avec Bert Füller du comité de SEV-GATA.

CFF

«On peut s'attendre à un 2e semestre tendu aux CFF»



Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

Après la pause estivale, les défis du SEV aux CFF seront nombreux et de taille. La vice-présidente du SEV Barbara Spalinger, en charge des dossiers CFF, aborde les sujets brûlants : nouveau système salarial, avenir de CFF Cargo et processus de consultation des syndicats. Interview.

Barbara, le SEV a eu une séance avec la direction des CFF et de CFF Cargo. L'été sera chaud ?

Oui, on peut s'attendre à un deuxième semestre tendu. La crise sanitaire a profondément modifié la donne. L'annonce des près de 500 millions de bénéfices des CFF de 2019 est bien loin. Les CFF ont annoncé pendant la crise vouloir faire un programme d'économies. Ils estiment avoir perdu 10 millions de francs par jour pendant la crise et comme ils n'ont pas le droit au chômage partiel, le manque de liquidités commence à se faire sentir.

Des économies... As-tu obtenu des informations plus précises ?

Oui, certaines mesures sont déjà en vigueur, comme le gel des embauches et le report du pourvoi des postes vacants. Heureusement, pas dans l'exploitation ni la production, mais dans l'administration. Nous allons rester très attentifs. Le personnel administratif est également très important pour la qualité des prestations ! Et les négociations pour le développement du système salarial seront désormais liées aux négociations portant sur d'autres économies.

Est-ce bien raisonnable de négocier dans un tel contexte ?

C'est en effet très problématique. Lorsque Valida a dû être renfloué, les CFF se sont engagés financièrement à condition que nous arrivions à un accord sur le nouveau système salarial. Mais c'était avant la crise. La donne a changé de manière claire et significative.

Mais certaines conditions de base restent inchangées, comme la situation tendue en matière de personnel, les 10 000 emplois qui devront être repourvus dans les prochaines années en raison des départs à la retraite et la pénurie de travailleurs qualifiés.

Ce défi ne sera pas plus mince avec un contexte financier difficile. Les CFF ont déclaré vouloir trouver des solutions intelligentes. Nous verrons ce que cela signifie, mais je suis sceptique. En août, ils préciseront leurs idées, que nous devrons discuter lors de la conférence CCT afin d'obtenir un mandat de négociation.

A part le système salarial, quel autre dossier est à suivre de près ?

L'autre grand chantier, c'est le dossier de CFF Cargo. Lors des dernières négociations CCT, les CFF avaient déjà annoncé vouloir discuter de conditions spéciales pour CFF Cargo. On parle d'une plus grande flexibilité. Les détails nous parviendront en août, mais ce qui est déjà clair, c'est que les conditions de travail sont remises en question dans une mesure jamais atteinte auparavant. Après 20 ans où les réorganisations se sont succédé sans qu'on ne voie aucune amélioration, quelques questions de principe se posent déjà. Cargo veut maintenant des règles spécifiques sur le temps de travail durant la crise. Cela ne favorise pas la confiance.

D'autant plus que Cargo semble avoir bien fonctionné pendant la crise...

Leurs chiffres sont meilleurs qu'en janvier et février. Mais cela signifie que les problèmes de Cargo sont plus profonds. On assiste à un changement culturel, lié aussi aux nouveaux actionnaires minoritaires. Si au moins nous pouvions être sûrs qu'ils arrivent à redresser Cargo, mais il y a de quoi être dubitatif. Et il est certain que cela ne peut pas être réalisé simplement en rendant les conditions de travail plus flexibles et moins favorables. En tout cas, nous résisterons à l'idée que le personnel en paie le prix sans que l'on voie la lumière au bout du tunnel.

Y a-t-il tout de même du positif dans les relations avec les CFF ?

Le retour à leur activité principale - l'exploitation ferroviaire - est un signal positif. On peut aussi saluer que les CFF aient compris que notre rôle puisse leur être utile lors de réorganisations. Les réorganisations sont des décisions d'entreprise sur lesquelles les syndicats n'ont pas grand-chose à dire. Suite à la grève Bellinzzone, on s'est mis d'accord sur une procédure de consultation que les CFF ont traitée comme un exercice obligatoire ennuyeux. Bien que nous ayons pu exprimer notre avis sur les réorganisations, celui-ci n'a pratiquement jamais été pris au sérieux, aussi avons-nous sérieusement envisagé de mettre fin à cet accord.

Dans l'intervalle, les CFF ont également réalisé que nombre de nos objections étaient justifiées, c'est pourquoi nous nous sommes assis pour discuter de la procédure. Il en résulte que nous adopterons un autre rôle qu'aujourd'hui, afin d'apporter une plus-value dans les discussions.

Les actualités estivales seront diffusées sur nos canaux numériques : newsletter/web ou FB

BARBARA SPALINGER répond

Aidons les temporaires

Aux CFF, les emplois temporaires ne cessent d'augmenter depuis des années. Que leur offre le SEV pour les soutenir ?

Le statut d'employé d'agence de placement est par définition précaire. Sans la sécurité de l'emploi d'une part, sans la protection des CCT que nous négocions, ce statut n'est guère réjouissant.

C'est justement parce que leur situation est très délicate que le comité du SEV a décidé en fin d'année dernière de leur proposer une cotisation à 22 fr. par mois. Celle-ci est spécifiquement dédiée aux travailleurs et travailleuses temporaires qui sont engagé-e-s par des entreprises de placement. Cette baisse des cotisations s'explique notamment par le fait que ce personnel ne profite pas de l'entier des prestations du SEV, notamment de la CCT en vigueur dans l'entreprise pour laquelle ils effectuent le travail. Par contre, les prestations individuelles sont

garanties. Notre protection juridique est d'ailleurs un atout majeur.

Lorsqu'on parle d'intérimaires, l'exemple des CFF est très parlant. Le nombre d'intérimaire n'a cessé de grandir ces dernières années. Il a quadruplé en huit ans. Dans les chiffres des CFF, on observe qu'en 2019 le nombre d'emplois intérimaires à plein temps s'élève à 3474. En 2018, on en dénombrait 3253, contre 3139 en 2017. Notre objectif demeure d'obtenir des conditions de travail et salariales semblables entre personnel intérimaire et personnel fixe.

Actuellement, nous veillons particulièrement à ce que le personnel intérimaire ne fasse pas les frais de programmes d'économies, ni aux CFF, ni ailleurs dans les entreprises de transport public.

Tu veux poser une question à Barbara Spalinger ou au SEV en général? Ecris-nous à journal@sev-online.ch

+

L'EPFZ a étudié la valeur ajoutée pour l'économie suisse des personnes reprenant une activité professionnelle. **Les parents** sont un enrichissement pour les entreprises. Mais ils se heurtent à des obstacles lors de la reprise du travail. Les CFF offrent des modèles de travail flexibles et diverses mesures pour les familles.



-

La réforme de la **Loi sur l'égalité** est entrée en vigueur le 1er juillet. Cela pourrait être une bonne nouvelle vu que des contrôles ont été introduits dans les entreprises de 100 employé-e-s et plus. Mais pour les syndicats il s'agit d'une occasion manquée vu qu'il n'y a pas de sanctions prévues pour les contrevenants.

CRISE SANITAIRE

800 millions pour les transports publics

Markus Fischer (avec communiqués)
markus.fischer@sev-online.ch

Le Conseil fédéral veut atténuer les pertes financières des entreprises de transport public et de transport de fret ferroviaire en octroyant 800 millions de francs. Un projet de loi avec les adaptations nécessaires a été mis en consultation le 1er juillet par le Conseil fédéral, consultation qui durera jusqu'au 22 juillet. Les cantons, les communes et les entreprises doivent aussi contribuer au financement des pertes encourues.

«Les mesures de lutte contre le coronavirus ont fortement affecté les transports publics et le fret ferroviaire», écrit le Conseil fédéral. «Du fait de la recommandation du Conseil fédéral de rester à la maison, la demande en transports publics a chuté de près de 80% et ne revient que lentement à la normale. Comme de nombreuses entreprises ont dû fermer, les chemins de fer ont aussi subi un recul considérable des tonnages de marchandises transportés. Les conséquences sont d'importantes pertes de recettes. Or, les entreprises de transport n'étant pas autorisées à planifier des bénéfices en transport public commandé ni dans le secteur de l'infrastructure ferroviaire, elles ne parviendront à compenser

qu'une partie de ces pertes, et ce, en dissolvant des réserves ou en faisant des économies pendant la pandémie. Afin que les chaînes de transport ne soient pas interrompues et que les entreprises puissent continuer à accomplir leurs tâches vitales, des mesures de soutien financier s'imposent.»

En adoptant une motion de la Commission des transports du Conseil national, le Parlement a demandé au Conseil fédéral d'élaborer un message à ce sujet. Le Conseil fédéral vient de mettre en consultation un projet de loi qui prévoit les mesures suivantes:

- Transport régional de voyageurs: couverture du déficit qui sera attesté dans les comptes annuels 2020. La contribution est financée par la Confédération et les cantons selon la clé de répartition habituelle. Les entreprises bénéficiaires devront participer aux coûts dans le cadre de leur capacité financière, par exemple en utilisant l'intégralité de leurs réserves.

- Trafic local: versement d'un montant forfaitaire unique de la Confédération afin d'aider les entreprises de transport local en déficit en 2020 et de délester les cantons et les communes.

- Transport ferroviaire de marchandises: suspension du programme de réduction progressive des indemnités en transport combiné pour les années 2020 et 2021. Procédure simplifiée, sous



La Confédération a le devoir de soutenir les entreprises touristiques après 2,5 mois d'interdiction de circuler.

forme de contribution unique à la couverture des déficits en fret ferroviaire et d'autres entreprises importantes pour le transfert des marchandises de la route au rail.

- Infrastructure ferroviaire: renonciation au remboursement des avances du fonds d'infrastructure ferroviaire en 2020 et en 2021. Les pertes de recettes des gestionnaires d'infrastructure seront compensées par des avenants aux con-

ventions de prestations.

En outre le Conseil fédéral a décidé de modifier la convention entre la Confédération et les CFF sur l'octroi de prêts de trésorerie: les CFF pouvaient obtenir de la Confédération des prêts limités à 200 millions de francs d'une durée allant jusqu'à un an, rémunérés aux conditions du marché. Maintenant cette limite a été relevée à 750 millions de francs.

Et le trafic grandes lignes et les transports touristiques?

Giorgio Tuti Il est inacceptable que le Conseil fédéral ne veuille pas couvrir les pertes subies par le trafic grandes lignes à cause du confinement. Car dans ce domaine également, le Conseil fédéral a exigé le maintien d'une offre minimum. De plus les CFF, BLS et la SOB ne reçoivent pas d'indemnités pour le chômage partiel car ces entreprises appartiennent aux pouvoirs publics. Les crédits supplémentaires d'une année aux conditions du marché octroyés par la Confédération aux CFF ne suffisent pas. Car des dettes supplémentaires amènent une plus grande pression sur les coûts, et les économies risquent d'être réalisées sur le dos du personnel. Ce dernier a toutefois fourni des prestations extraordinaires durant toute la crise sanitaire, et a subi de nombreuses

et constantes réorganisations et suppressions de postes.

Pour le SEV, il est clair que le confinement ne doit pas causer des suppressions de postes ni détériorer les conditions de travail. Ceci est également valable pour les chemins de fer touristiques, les remontées mécaniques et la navigation. La Confédération doit également apporter son aide financière dans ces domaines, puisqu'elle a interdit tout trafic touristique en Suisse durant deux mois et demi. De plus, le SEV exige que l'utilisation des réserves des entreprises de transport préconisée par le Conseil fédéral ne dépasse pas ce qui est prévu par l'article 36 de la Loi sur le transport de voyageurs concernant les réserves affectées.

JOURNÉE DE LA MIGRATION

La digitalisation sème-t-elle des embûches?

Elisa Lanthaler

La digitalisation est au centre de la journée de migration de cette année. Manuel Avallone, responsable de la commission de migration au SEV, explique pourquoi ce thème revêt une si grande importance, également pour les membres SEV avec un parcours de migration.

«Formes de travail numériques – intégration – égalité des chances»: Pourquoi ce thème?

Les syndicats doivent se pencher sur le thème de la digitalisation de manière globale et essayer de participer aux réflexions sur les changements, et poser des revendications afin d'éviter que certains passent à travers les mailles du filet. Pour ce qui concerne la digitalisation chez les migrants, ces derniers sont soumis à des défis supplémentaires, par exemple au niveau de la langue si des programmes informatiques ou des apps sont dirigés par la parole. Et ce sont les jobs effectués majoritairement par des migrants qui passent bien

souvent à la trappe avec l'automatisation.

Comment allez-vous aborder ce thème à la journée de migration?

L'objectif est de développer une compréhension commune des formes de travail numériques. Pour commencer, les expériences personnelles seront échangées dans le cadre de travaux de groupes. Nous voulons savoir où se situent les points d'achoppement dus à la digitalisation pour les participant-e-s: s'agit-il du flux d'informations reçues par e-mail de chefs qui font suivre les choses sans commentaire, ou des apps sur les téléphones portables ou les tablettes, avec lesquelles les migrant-e-s ont plus de peine à cause du manque de connaissances linguistiques ou informatiques.

Quels sont les orateurs et oratrices que vous avez invités?

Daniela Lehmann, responsable de la politique des transports au SEV, va nous montrer dans son exposé où le voyage pourrait nous emmener au vu des possibilités techniques et quelles

pourraient être les répercussions sur le monde du travail. Et Michele Puleo, directeur de «Integration Arbeit Aargau», va nous donner son point de vue sur les expériences et les défis liés à la digitalisation.

Qu'attends-tu de cette journée de la migration?

Nous voulons établir des revendications concrètes issues des discussions dans les groupes. Quelles sont les attentes des migrant-e-s en relation avec la digitalisation? Que devons-nous exiger des entreprises en tant que syndicat? Par exemple le droit de ne pas être joignable, qui est déjà ancré dans la CCT CFF actuelle. Ou bien l'introduction par l'entreprise de «digi-checks», lors desquels il est possible de tester l'aptitude des employé-e-s à utiliser divers appareils professionnels numériques. Nous aimerions découvrir quels sont les plus grands défis à relever pour les personnes avec un parcours de migration et de quelle manière les entreprises peuvent, respectivement doivent les soutenir dans une telle évolution.




Journée de la migration 2020
« Formes de travail numérique, intégration/égalité des chances »

Save the date: vendredi 16 octobre 2020

Hotel Olten,
Bahnhofstrasse 5, Zentrum im Winkel, Olten

Qui peut participer?
 • Tous les migrants et migrantes intéressés (aussi les non-membres SEV)
 • Tous les membres SEV intéressés

Note d'ores et déjà ce rendez-vous. De plus amples informations suivront.

Nous espérons que l'événement aura lieu comme prévu.

Commission de migration SEV:
 SEV Secrétariat central, Steinerstrasse 35, 3000 Berne 6
 migration@sev-online.ch





MÉCANICIENS

Ce brevet est une plus-value dans la cabine de conduite

Peter Moor

La genèse fut longue mais voici qu'on en récolte les fruits: à la fin de l'année dernière les premiers brevets fédéraux pour mécaniciennes et mécaniciens de locomotives ont été remis. Ils ouvrent la porte à d'autres formations professionnelles supérieures mais aussi à des possibilités d'avancement au sein de la propre entreprise.

La publication de l'examen professionnel fédéral a justement été effectuée pour 2021. «Entre-temps les collègues auront eu l'occasion de discuter de l'existence d'une telle formation complémentaire, nous comptons dès lors avec un plus grand nombre d'inscriptions que pour les deux premières publications», explique Felix Traber, président de la commission d'examen. Ce mécanicien de locs CFF de Zizers GR travaille à 60% chez Cargo et à 40% au trafic voyageurs. Il a dirigé le projet qui a finalement abouti à l'examen professionnel reconnu sur le plan fédéral. «Il a fallu plusieurs tentatives avant de trouver une solution qui convienne à la Confédération, aux entreprises ferroviaires et aux organisations de travailleurs», résume-t-il.

Un travail qui a porté ses fruits

Celui ou celle qui désire passer l'examen doit être prêt-e à fournir un effort particulier durant à peu près une année. Hanny Weissmüller, mécanicienne de locs de St-Maurice et membre du comité central LPV, représente les syndicats dans l'Association pour la formation professionnelle supérieure des mécaniciennes et mécaniciens de locomotive (AFSM) qui est responsable de l'organisation de l'examen. Elle souligne qu'en plus de la profession et de la famille, cela n'est pas facile. «Avec les horaires irréguliers et les examens périodiques tous les cinq ans, nous sommes tous déjà bien occupés. Mais un brevet fédéral qui ouvre de nouvelles portes vaut bien quelques efforts supplémentaires.»

La syndicaliste rappelle qu'il y a de nombreuses raisons pouvant empêcher quelqu'un de pratiquer la profession et que cette personne

doit alors se réorienter professionnellement, et que pour cela, elle a besoin d'un papier reconnu officiellement. Cela vaut donc la peine d'avoir un brevet en main qui offre toutes sortes de possibilités. Toutefois il est tout aussi important que des portes s'ouvrent au sein de son entreprise. «Ce brevet apporte de bonnes chances de pouvoir répartir le taux d'activité entre des prestations de conduite et d'autres tâches liées à des projets et ceci est très intéressant pour grand nombre d'entre nous.»



Plus d'infos sur le site internet de l'association responsable de la formation professionnelle: vhbl-afsm.ch

Toutes les personnes concernées sont d'accord sur ce point: la formation de base de mécanicien-ne de locomotives est exigeante. Elle requiert une première formation professionnelle ou une maturité. Toutefois dans le système de formation suisse elle ne représente rien. Le brevet fédéral change la donne: comme il est reconnu au niveau de la Confédération, il donne la possibilité de faire des études supérieures dans une Haute école spécialisée et d'accéder à divers examens supérieurs. Par exemple, on peut entrer à l'Université ou passer un CAS (Certificate of Advanced Studies).

La formation toujours plus importante

Felix Traber considère qu'indépendamment de son âge, il est toujours utile de passer des examens. «On ne sait jamais ce qui peut arriver dans la vie!» Dans la première volée les candidats avaient entre 23 et 58 ans, la moyenne d'âge était de 37 ans. Bien sûr, ce sont plutôt les jeunes mécaniciennes et mécaniciens de locs qui s'intéressent à cet examen. «Cette génération sait qu'il est important de se former en continu et aussi qu'au jour d'aujourd'hui, les diplômes sont importants pour la carrière», ajoute-t-il.

L'examen professionnel pour mécanicien-ne-s de locs est unique dans le système de formation en Suisse. Il n'englobe pas les mêmes thèmes que ceux traités par l'examen de l'OFT. Celui ou celle qui veut passer cet examen doit ré-

diger de manière autonome un mémoire. Les sujets à approfondir portent sur l'environnement professionnel au quotidien. Ce mémoire sert d'examen écrit et doit être défendu lors de l'examen oral. Il en constitue le thème principal.

Réflexions approfondies

«Cela ne m'arrive pas souvent de discuter de manière approfondie avec mes collègues sur des sujets ou des choses qui nous préoccupent dans notre travail. Ce mémoire qu'il faut rédiger pour l'examen nous donne ainsi l'occasion de le faire pour nous-mêmes», explique Hanny Weissmüller. Elle offre un bon exemple de carrière moderne: elle devient mécanicienne de locs à 40 ans seulement, après avoir entre autres accompli une formation de formatrice d'adultes. Elle a

donc un regard très aiguisé sur la situation.

Au comité de l'association responsable de l'examen professionnel, elle représente les syndicats. Cette association est dirigée par un des piliers des CFF, Mani Haller, et des représentants de BLS, de l'Association des chemins de fer à voie métrique et de l'UTP y siègent aussi. «Grâce à cette cohésion il a été possible de réaliser cet examen», explique Felix Traber. La Confédération n'aurait pas accepté de le reconnaître si toute la branche n'avait pas été derrière.

Hanny Weissmüller voit très clairement quel est son rôle dans cette organisation: «Je dois convaincre les collègues de l'utilité de ce brevet fédéral.» Et cela va de soi, elle avance aussi au SEV: en septembre elle sera probablement élue nouvelle présidente centrale de la LPV.

Le président LPV Hans-Ruedi Schürch à l'interview

La mise sur pied de l'examen professionnel est une longue histoire. La LPV s'est toujours engagée pour que la profession trouve sa place dans l'appareil de formation. Est-ce que cet objectif est atteint?

Hans-Ruedi Schürch: Je pense que oui. La LPV a déjà traité une proposition des collègues du RhB il y a environ 15 ans mais a attendu pour faire une revendication.

Les nouvelles générations restent de moins en moins dans la cabine de conduite jusqu'à la retraite et le danger de devoir se reconvertir pour des raisons médicales a augmenté. Il est également difficile de réintégrer la profession après quelques années d'arrêt. Dans tous ces cas le brevet fédéral ouvre des portes.

Quelle est la fonction de la LPV dans l'association responsable de l'examen?

Nous avons dès le début collaboré au projet, puis nous avons fait un prêt pour l'ouverture du capital de fondation, et nous avons recherché dans nos rangs des collègues intéressés à intégrer la commission d'examen. Nous allons continuer d'apporter notre soutien en amenant nos idées et en faisant la promotion de cet examen.

La représentante syndicale au comité, Hanny Weissmüller, dit dans l'article que son rôle est de convaincre les collègues de l'utilité de passer cet examen. A-t-elle le soutien de la LPV?

Naturellement. Après la remise des premiers brevets fédéraux, et après les premières expériences qui nous montrent quelles Hautes écoles s'ouvrent à nous, je suis certain qu'il sera encore plus facile de motiver nos membres à faire cette formation.

Maintenant que cette étape est réalisée, y a-t-il d'autres revendications de la LPV pour revaloriser la profession?

L'automatisation et les systèmes d'assistance vont amener des changements dans notre profession. Le risque est que nous fassions de plus en plus de tâches de surveillance et que nous intervenions seulement en cas de danger. Et les services à la clientèle pourraient représenter une part accrue de notre profil professionnel. Le défi sera de trouver le degré optimal d'automatisation afin de pouvoir rester concentrés et vigilants dans la cabine de conduite. Il faut que la digitalisation apporte une plus-value à notre profession au lieu de la dévaloriser.

ANGLE DROIT

E-mails privés et pro ? Mix explosif



§ Service juridique du SEV

Berti n'est pas un as de la technique. C'est probablement pour cette raison qu'il utilise le canal des mails professionnels aussi bien pour la correspondance liée au travail que pour son courrier privé. Un jour, il raconte cela à son collègue de travail, qui le met en garde. En effet, Berti n'a pas pensé à toutes les questions liées aux e-mails professionnels.

Celui qui se connecte sur Internet laisse des traces et les e-mails professionnels ne font pas exception. Naturellement, les employeurs sont fort intéressés par ces traces laissées sur Internet, pour exercer un certain contrôle. Du point de vue légal, surveiller les collaborateurs au détriment de leur santé ou de leur liberté de mouvement est interdit. Il en va de même pour une surveillance du comportement et une utilisation systématique de programmes espions. Mais, lorsqu'il s'agit d'éviter que des dommages soient causés à l'entreprise ou que le personnel n'abuse avec l'utilisation des courriels professionnels à des fins purement privées pendant le temps de travail, un contrôle du rendement et du fon-

ctionnement est autorisé, dans une certaine mesure. Dans la pratique, de nombreuses entreprises se montrent assez souples concernant l'utilisation du compte de messagerie professionnelle à des fins privées, pour autant que cela reste raisonnable. Consulter le règlement d'utilisation de l'employeur à ce sujet permet d'éviter des conflits avec ses supérieurs.

L'employeur a la possibilité technique d'accéder à la messagerie de ses collaborateurs. Toutefois, il n'a pas le droit de tout sauvegarder. Habituellement, ce sont les données accessoires de la communication électronique qui sont sauvegardées. Il s'agit du journal, où figurent l'heure du message, l'adresse de l'expéditeur et du destinataire, l'objet, les paramètres d'importance et de confidentialité. D'autres données, telles que le nombre d'annexes, le volume des messages, la signature digitale ou l'adresse IP sont également accessibles. Il n'est pas exclu qu'une partie du contenu du message s'affiche et soit aussi sauvegardée.

La durée de conservation des données n'est pas réglée par la loi. Elles sont sauvegardées aussi longtemps qu'elles ont un rôle à remplir et en respectant le principe de la proportionnalité - donc même si les rapports de travail ont pris fin.

En général, elles sont conservées pendant 10 ans. Si nécessaire, ces données peuvent être analysées. L'employeur doit s'assurer que seulement les messages professionnels sont consultés. Les données anonymisées, soit celles où il est impossible d'identifier le collaborateur, peuvent être consultées à des fins statistiques. L'employeur peut y accéder de manière ponctuelle en cas d'anomalies ou d'irrégularités. L'anonymat des données conservées tombe quand il existe un soupçon d'abus ou quand il y a abus. Ces données contiennent des informations qui permettent d'identifier les collaborateurs. L'analyse des données est soumise à une réglementation.

Selon le code des obligations, l'employeur a seulement accès aux données liées à la capacité de l'employé à remplir sa fonction ou nécessaires à l'exécution du contrat de travail. Les données ne peuvent être collectées que de manière licite et non pas secrètement, sous les effets de la tromperie ni de la contrainte. Elles ne peuvent être utilisées que dans un certain but et l'employé doit en être informé au préalable. Il faut traiter autant de données que l'exige le cas mais aussi peu que possible. L'employeur doit procéder de manière sécurisée et confidentielle. Il doit également s'assurer que les informations

sont correctes et actuelles.

Dans certains cas, l'employeur fait pression pour obtenir le consentement du collaborateur afin de justifier une surveillance. La protection des employés est primordiale car, comme salariés, ils ne sont pas sur un pied d'égalité avec l'employeur. Si une surveillance a été autorisée, elle ne se base malheureusement pas toujours sur un libre consentement. En principe, quand des mesures de surveillance radicales sont engagées, on peut difficilement évoquer le consentement comme motif justificatif.

Berti a été bien conseillé: plutôt créer une adresse mail privée pour sa correspondance personnelle. Comme évoqué ci-dessus, il devrait aussi jeter un coup d'œil au règlement d'utilisation de son employeur afin qu'il soit au courant de ce que ce dernier attend de lui. Si ses mails ont un contenu personnel, il devrait les signaler comme «privés». Ils seront alors considérés comme tels. Si Berti se sent «espionné», il peut soumettre une demande d'accès écrite (avec copie d'une pièce d'identité) à son employeur. En l'absence de disposition légale ou si aucun intérêt prépondérant de la part de l'employeur ou d'un tiers ne s'y oppose, l'employeur est tenu de divulguer les données.

SECRETARIAT CENTRAL

Melanie Piller, nouvelle recrue de la comptabilité



Melanie Piller a rejoint le SEV le 1er avril alors que la plupart des collègues étaient en télétravail. Une entrée en matière particulière ...

Vivian Bologna Son arrivée au SEV fut un peu particulière. En plein confinement dû à la crise sanitaire, Melanie Piller a découvert le SEV le 1er avril dernier. «C'est vrai que c'était un peu particulier de commencer alors que presque tout le monde est en télétravail. D'ailleurs, je n'ai pas encore rencontré tout le monde.»

Engagée au sein de la comptabilité à 50 %, cette jeune Argovienne d'origine, aujourd'hui établie à Fribourg, s'occupe principalement des finances de la caisse de pension du SEV et de la comptabilité de Kapers, qui organise le personnel de cabine dans le domaine de l'aviation. «Ce sont mes deux principaux mandats.»

Elle a aussi repris une partie du travail d'Isabelle Blanchard, qui a pris sa retraite récemment. Elle soutiendra ainsi les sections romandes dans leur gestion de leur caisse.

Melanie Piller a atterri au SEV en cherchant un travail après son congé maternité. Après une formation commerciale, elle a travaillé dans une caisse de chômage, une caisse de compensation, elle s'est aussi spécialisée dans les assurances sociales.

A bientôt 33 ans qu'elle fêtera en août, elle relève un nouveau défi au SEV, où elle se sent déjà bien. «Je peux aisément m'identifier à ses valeurs. Cela a été déterminant avant que je ne postule.»

SERVICES

Bien assuré en cas de location de voitures ?

En raison de la crise du coronavirus, nous avons renoncé cette année à prendre l'avion pour une destination lointaine. A la place, nous prévoyons de louer un camping-car et de sillonner les routes de Suisse. Qu'en est-il de l'assurance ?

Pourquoi partir au loin? Vois comme ce qui est bon est si proche. De nombreux touristes vont suivre cet été le conseil de Goethe et, comme vous, choisissent de passer leurs vacances en Suisse. Si vous louez ou empruntez un camping-car, vous avez tout intérêt à vérifier au préalable votre couverture d'assurance.

En premier lieu, le détenteur doit avoir une assurance responsabilité civile obligatoire pour ce véhicule à moteur. Celle-ci couvre les dommages que vous causez à des tiers pendant votre voyage. En général, ces véhicules sont couverts par une assurance casco. Mais il est connu que le diable se cache toujours dans les détails. L'important, c'est d'abord la casco complète qui couvre les dommages de collision subis par votre véhicule. Ensuite, il faut vérifier le montant de la franchise éventuelle. Si vous causez un dommage, c'est alors à vous d'assumer la franchise ainsi que la perte éventuelle de bonus et l'augmentation des primes qui en résulte. Si elle inclut la conduite occasionnelle de véhicules appartenant à des tiers, votre assurance responsabilité civile privée prendra éventuellement ces frais en charge. Quoi qu'il en soit, vous devez examiner au préalable si l'assurance considère qu'il s'agit d'un cas de conduite occasionnelle et si elle inclut également les véhicules loués.

Avant de partir, vous devez vous renseigner pour savoir que faire en cas de panne. De nombreux loueurs, et leurs assurances, travaillent par exemple avec un réseau de garages partenaires où les réparations doivent être effectuées. Cependant, ces frais sont éventuellement à votre charge, notamment si vous empruntez un véhicule appartenant à

des connaissances. Dans ce cas aussi, vous devez vous informer en priorité auprès de votre assurance RC pour savoir comment ces dommages sont couverts. Pour vous éviter bien des tracas, procédez à un examen complet du véhicule et signalez les dommages existants.

Si vous avez souscrit une assurance voyages et assistance, celle-ci vous remboursera les frais engagés si vous ou les personnes co-assurées devez annuler le voyage pour cause d'accident, de maladie ou pour toute autre raison. Si vous avez besoin d'un hébergement à la suite d'un dommage, les frais supplémentaires seront remboursés ainsi que la partie non utilisée des frais de voyage en cas d'interruption prématurée pour une raison assurée.

Par ailleurs, il est important d'inclure à votre assurance inventaire du ménage l'option vol simple à l'extérieur. De plus, la somme d'assurance choisie doit être suffisamment élevée. Il faut en effet savoir que le vol commis dans un camping-car n'est pas considéré comme un cambriolage, même s'il y a eu effraction. Si des malfaiteurs dérobent votre appareil photo rangé dans le camping-car, l'assurance inventaire du ménage ne prend le dommage en charge que si elle inclut l'option correspondante.

Et si vous êtes impliqué dans un litige pendant votre voyage, que ce soit sur la route ou sur un terrain de camping, l'assurance de protection juridique vous offre une aide financière. Les conseillers en assurance d'Helvetia se tiennent à disposition pour vérifier si votre couverture d'assurance est ou non suffisante. Les membres du SEV bénéficient de conditions préférentielles pour ces produits. Plus d'informations sous www.helvetia.ch/sev

En partenariat avec

helvetia 
Votre assureur suisse

SECRETARIAT RÉGIONAL DE ZURICH

Du temps pour rénover sa maison et d'autres projets



Christoph Geissbühler lors du 1er Mai 2020 sur l'Helvetiaplatz de Zurich.

Elisa Lanthaler Durant deux ans et trois mois, Christoph Geissbühler a travaillé en tant que secrétaire syndical SEV au secrétariat régional de Zurich, où il a encadré les sections CFF de la région Est. En outre Christoph Geissbühler était responsable de la formation et membre du team de recrutement du SEV. Il a effectué son dernier jour de travail au SEV le 30 juin dernier. «Le temps que j'ai passé à travailler au SEV était très instructif et je ne me suis pas ennuyé. Je suis content d'avoir pu réaliser certaines choses», résume le jeune homme de 34 ans domicilié à Winterthur. Et il ajoute qu'il s'est très souvent heurté à des résistances et qu'il a dû régulièrement monter au front: «La plupart du temps, les conditions n'étaient vraiment pas favorables.»

Engagement sans faille pour le personnel de Clean

Une des batailles importantes que Christoph Geissbühler a gagnées, c'est le maintien de l'allocation pour travaux pénibles: les CFF voulaient supprimer cette allocation pour le nettoyage des WC dans les trains et celui des graffitis dès le début 2019. Le SEV est intervenu immédiatement contre une telle attaque aussi incompréhensible qu'inacceptable envers les plus bas salaires. Comme les CFF persistaient à vouloir supprimer cette allocation, le SEV s'est adressé au public et cela a porté ses fruits: l'allocation pour travaux pénibles continue d'être versée et la somme des indemnités versées à tous les collaborateurs et toutes les collaboratrices Clean a même pu être considérablement augmentée.

Christoph Geissbühler s'est toujours beaucoup préoccupé du personnel de Clean dans le cadre de son activité professionnelle, il a fait beaucoup de visites auprès du personnel et s'est engagé pour leurs revendications. «Il était très important pour moi de faire des visites dans toutes mes sections, mais j'ai toujours essayé d'obtenir en particulier des améliorations pour les groupes professionnels se situant au bas de l'échelle des salaires.» C'est pour cette raison que Christoph Geissbühler a mis sur pied la journée Clean il y a deux ans, avec l'aide de la RPV Zurich. Cette journée continuera de se dérouler une fois par année et c'est la personne

qui succède à Christoph Geissbühler, Sheila Belometti, qui se chargera de son organisation.

En tant que responsable de formation au SEV, Christoph Geissbühler a apporté un vent nouveau dans le domaine des cours. Ce formateur d'adultes a par exemple élaboré des nouveaux concepts de cours de recrutement («Recruter dans des périodes difficiles») et pour les personnes de confiance («Être actif/ve dans mon syndicat 1-3»).

Durant les derniers mois de son engagement au SEV, Christoph Geissbühler était en outre responsable de la liaison entre la «Grève du climat», resp. les «Workers for Future», et les syndicats. Il s'agit là d'un thème qui lui tient particulièrement à cœur: «Le changement climatique est également un thème de société important car ce sont les plus faibles qui souffrent le plus de ses répercussions.»

Homme au foyer avec des projets plein la tête

Ce qu'il a particulièrement apprécié dans l'accomplissement de sa tâche au SEV, c'est la collaboration engagée avec ses collègues à Zurich et dans divers services du secrétariat central. Mais Christoph Geissbühler ne quittera pas complètement le syndicat SEV: d'une part il reste dans la section TS Ostschweiz, dans laquelle il est déjà depuis 2010 et où il s'est engagé sur le plan syndical avant de venir travailler au secrétariat: tant en tant que recruteur à succès, que président de la CoPe ou que vice-président de la sous-fédération TS. D'autre part, il continuera de donner des cours pour le SEV, ainsi que pour l'Institut de formation Movendo.

Mais pour l'instant, cet ancien secrétaire syndical est devenu dès juillet un parfait «homme au foyer» et durant les mois à venir, il se concentrera sur la rénovation de sa maison. Il a dans la grange à côté de chez lui sa propre menuiserie qui est déjà totalement en fonction, toutefois la priorité va actuellement à l'agencement du jardin et de la place pour les grillades au feu de bois. Il ne va donc pas s'ennuyer, toutes celles et ceux qui connaissent Christoph Geissbühler (et sa pelle mécanique dans le jardin) le savent bien !

CHEMINS DE FER DU JURA

Le petit train rouge doit se bouger

Vivian Bologna Un nouveau président du conseil d'administration, François-Xavier Boillat. Un directeur qui partira à la retraite d'ici un an. Ces changements dans les organes dirigeants des Chemins de fer du Jura sont des tournants pour l'entreprise. Le nouveau président du CA s'est voulu rassurant sur les ondes de RFJ. «La perte des lignes de bus est une mauvaise nouvelle et une mauvaise surprise. Le maintien du transport sur pneus, du lait et des écoliers demeurent des défis majeurs.»

Du côté du personnel, «les attentes sont fortes», considère le secrétaire syndical SEV Jean-Pierre Etique en charge du dossier (photo). «Malgré les intentions du nouveau président du CA, l'avenir du secteur des bus est un élément de préoccupation. Les lignes de bus perdues au profit de CarPostal affaiblissent l'entreprise. En termes d'emplois, on ne sait pas ce qu'il adviendra de ceux qui ont des emplois liés à ce secteur. De même on ne sait pas encore quelles seront les conditions de travail des conducteurs qui seront repris par CarPostal», poursuit Jean-Pierre Etique.

Les CJ doivent se développer

Mais les attentes du personnel sont plus larges. Il souhaite encore plus d'audace de l'entreprise. «Le personnel y est très attaché. C'est une ressource capitale. Il veut que les CJ affichent de l'ambition, qu'elle propose un développement des offres touristiques et de transports de marchandises, particulièrement dans le contexte actuel. L'environnement et la mobilité douce ont le vent en poupe. Il s'agira de ne pas louper le coche. C'est avec satisfaction que les employé-e-s entendent que des projets de développement reviennent à la surface, par exemple, l'amélioration des offres de mobilité entre la capitale du canton du Jura et de La Chaux-de



Fonds, même si cette offre n'est pas pour demain... Il leur semble aussi qu'il y a encore d'autres développements possibles qui devront voir le jour, notamment en termes de tourisme, une si belle région comme les Franches Montagnes doit être mise en valeur avec la contribution des CJ.»

Les employé-e-s n'oublient pas que la compagnie proposait jadis des offres globales. «Aujourd'hui, les employé-e-s constatent que l'entreprise n'offre quasi que des prestations liées aux transports publics, le démarchage n'est plus de mise. Les prestations «clés en main» devraient revoir le jour aux CJ, ceci afin de développer et d'améliorer les résultats. Pour atteindre ces objectifs, le constat du personnel est clair, il faut des dirigeants qui œuvrent avec tous les acteurs touristiques des régions que couvre la compagnie», insiste Jean-Pierre Etique.

Le directeur actuel partira à la retraite d'ici juin 2021. Le nouveau président du CA admet que lui trouver un successeur est l'un des défis majeurs pour les CJ.

LE 27 SEPTEMBRE : DÉFENDRE LES SALAIRES ET LES EMPLOIS !



Sections

24.8

ZPV Bienne

L'assemblée générale de la ZPV Biel/Bienne aura lieu le 24 août à 17h dans la salle de la Geno. L'assemblée sera suivie d'un plat froid et du verre de l'amitié. Venez nombreux, nos collègues retraité-e-s sont également les bienvenus-e-s. Merci de vous inscrire sur la liste au local, par email biel-bienne@zpv.ch, ou au 079 402 89 75 jusqu'au 20 août 2020

Le comité ZPV Biel/Bienne

2.9

VPT TN

L'assemblée générale à lieu à l'Hôtel Alpes et Lac à Neuchâtel, en face de la Gare CFF dès 19h45. Vous êtes tous invités l'AG de notre section. Celle-ci remplace celle du 25 mars qui a été reportée pour cause de coronavirus. L'ordre du jour inchangé sera affiché dans les divers locaux. Il est impératif que vous y participiez. Il y aura l'élection du nouveau président pour une période de quatre ans. Nous aurons aussi un invité en la personne de Christian Fankhauser, vice-président SEV.

Le comité

3.9

TN pensionnés

Chères/Chers membres retraité-e-s et veuves, vous êtes tous invité-e-s à notre assemblée générale, qui aura

lieu au restaurant du Joran à Neuchâtel-Serrières à 14h (Quai Philippe-Su-chard 1). Cette AG remplace celle prévue initialement le 26 mars mais qui a été reportée pour cause de coronavirus. Nous aurons un invité en la personne de Jordi D'Alessandro, membre de la commission jeunesse SEV. L'ordre du jour inchangé sera envoyé à chaque membre.

4.9

ZPV Biel-Bienne

Pique-nique de la ZPV Biel-Bienne le 4 septembre dès 16h à la cabane du motoclub à Péry.

Retraités TL, Metro, Ville de Lausanne et LEB.
Annulation des sorties

A cause des raisons sanitaires encore en vigueur, suite à la pandémie; le comité espère que tout se passe bien pour vous et votre famille. Le comité a pris la dure décision d'annuler toutes les sorties prévues pour l'année 2020. Prenez soins de vous et ne lâchez rien au niveau des précautions.

Pour le comité: Rosset Yvan

8.9

PV Vaud

Le comité de la section PV Vaud a le plaisir de vous inviter à une balade pédestre au pays des Brigands du Jorat, mardi 8 septembre 2020 selon le programme ci-après :

Rendez-vous : 10 h 15, Place de la gare Lausanne, devant le métro M2, direction Les Croisettes. Transport : Métro direction Croisettes / Car pos-

tal Croisettes - Villars Tiercelin. Chaque participant est responsable de son titre de transport, destination, zone mobilis Vaud 57. Pour ceux qui le souhaitent possibilité de nous rejoindre à 10.45, à l'arrêt du bus au Chalet-à-Gobet, le préciser lors de l'inscription. Equipement : bons souliers de marche / Bâtons / Habits selon la météo du jour. Marche : Facile. Environ 5 km sur sentiers aménagés. Repas en cabane sur place pour la modique somme de 20.- comprenant apéro / menu campagnard / dessert / café. Eaux et vins sur place pour un prix modique.

Retour: dép. Villars-Tiercelin : 15.56 / arr. Croisettes 16.16. Inscriptions obligatoires à faire auprès de Dominique Tissières, Monts de Lavaux 19, 1092 Belmont, tél 079 176 77 16 ou Email domi.tissieres@bluewin.ch, en précisant : nom, prénom, no de tél. ou adresse mail

Délai d'inscription : mardi 1.09.2020. Respect Covid19 : selon les prescriptions du moment.

D. Tissières.

Sous-fédérations

20.10

Ass. délégué-e-s VPT

Pour plus de sécurité, la VPT a reporté son assemblée des délégué-e-s du 10 septembre au 20 octobre.

Le comité central a lieu le 10 septembre.

7.10 ANNULATION
Branche VPT pensionnés

Comme annoncé dans notre dernier journal, nous rappelons que l'ensemble des activités de groupe de la VPT sont annulées pour 2020. Cela vaut donc aussi pour la journée de la branche pensionné-e-s.

CCT ne seront pas accordés.

Comme de grands changements sont intervenus au 1er juillet 2020 pour les prescriptions sur la circulation des trains et que pratiquement partout un apprentissage autonome a remplacé les journées de formation, la Commission centrale LPV met la priorité sur la formation syndicale et les cours de préparation aux examens périodiques.

Avec regret, la commission centrale LPV a donc pris la décision d'annuler le traditionnel cours de formation au Rigi du 7 au 9 octobre 2020. Elle a également demandé aux entreprises ferroviaires de permettre au personnel de suivre les cours. LPV de préparation aux examens périodiques. Ils peuvent en tirer profit aussi bien que nos membres.

Agenda 10/20

LPV

Annulation de la journée de formation LPV

Hans-Ruedi Schürch A la reprise de l'horaire normal après la crise du coronavirus, dans toutes les entreprises le personnel des locs est de nouveau en sous-effectif. Les formations de base ont pu reprendre avec trois mois de retard

et l'instruction (véhicules et tronçons) nécessaire pour le changement d'horaire de décembre requière des ressources supplémentaires considérables jusqu'en automne. Il est donc prévisible que les congés formation selon la



PV VAUD

Reprise des activités pour les Vaudois

PV Vaud Le comité de la section, sous réserve de nouvelles restrictions, a le plaisir de vous annoncer la reprise des activités 2020, selon le programme ci-après :

- Mardi 8 septembre, Journée marche, Chalet à Gobet (voir les détails ci-contre).
- Mardi 6 octobre, sortie d'automne, brisolée Fully
- Jeudi 29 octobre, assemblée des membres, Maison du Peuple,

Lausanne

• Mercredi 11 novembre Réception des nouveaux membres, secrétariat SEV

• Mercredi 9 décembre, Noël de la section, Le Cazard, Lausanne
La rencontre des veuves prévue le 24 septembre est reportée en 2021.

Nous nous réjouissons de vous voir nombreux avec vos conjointes à ces futures activités.

IMPRESSUM

SEV - le journal du Syndicat du personnel des transports paraît toutes les deux semaines. ISSN 2624-7828

Tirage: 9760 ex. (total 37 927 ex.), certifié REMP au 9. décembre 2019

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

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

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 27 août.

Le délai pour les annonces est fixé au lundi 17 août à midi, celui de l'agenda au jeudi 20 août à 10h.

DÉCÈS

Bougrine Mohamed; 1944; conducteur, Genève, VPT TPG Retraité-e-s.

Cochard Jean; 1938; chauffeur, Fribourg, VPT tpf.

Guerdat Philippe; 1959; agent de mouvement, Grandval, AS Ouest.

Haueter Meta; 1929; veuve de Hansueli, Brügg BE, PV Biel-Bienne.

Mavridis Vassilios; 1957; agent de dépôt, La Chx-de-Fonds, VPT TPCV

Minnig Hilda; 1937; veuve de Willy, Naters, PV Valais.

Monnard Mathilde; 1927; veuve de Charles, Chexbres, PV Vaud.

Reinhard Paul; 1932; chef de train, Les Diablerets, PV Valais.

Spycher Daniel; 1932; chef de gare de triage, Genève, PV Genève.



PRÉFÈRES-TU LIRE LE JOURNAL EN LIGNE?

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

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

Bonne lecture!



AGRICULTURE

Conditions de travail peu bucoliques



Yves Sancey,
avec «L'Événement syndical»

La Suisse? Un pays de bergers et de paysans qui vivent heureux auprès de leurs vaches en fabriquant du fromage et du chocolat... Cette image idyllique de carte postale a pu faire rêver les riches touristes anglais au 19^e siècle, ou chinois et indiens au 21^e siècle. Cette image fantasmée de la Suisse alpine, si elle était sans doute vraie au 13^e siècle, est depuis longtemps dépassée. Cette Suisse mythique a certes été utile pour cacher aux Suisses eux-mêmes l'émergence au 19^e siècle d'une Suisse industrielle et son mouvement ouvrier revendicatif. Longtemps intégrée au bloc bourgeois, la paysannerie a toutefois perdu tout au long du 20^e siècle son poids démographique et politique.

En l'espace d'un siècle, de 1920 à 2018, l'ensemble des personnes actives dans l'agriculture suisse est passé de 25% de la population active totale à... moins de 3%! Par ailleurs, invisible et très précaire, la main d'œuvre agricole en Suisse qui nous permet pourtant de nous nourrir connaît des conditions de travail indignes: « Les salarié-e-s qui permettent à l'agriculture suisse de perdurer travaillent plus de 53 heures par semaine pour un salaire horaire moyen de moins de 14 francs qui ne leur permet tout simplement pas de vivre décemment ». Ce sont deux rappels de l'ouvrage *Travailleurs et travailleuses agricoles à la peine* que vient de publier la Plateforme pour une agriculture socialement durable et édité par le Cetim. Dans ce livre bilingue (français, allemand), deux historiens, Gilles Bourquin et

Jan Chiarelli, comparent neuf cantons, sur la période de 2000 à 2018. Ils mettent en lumière les rudes conditions de travail des ouvrier-e-s agricoles.

Sombre tableau

Le salaire moyen dans le secteur primaire ne représente que la moitié de celui des secteurs secondaire et tertiaire: 3251 francs bruts pour plus de 53 heures de travail hebdomadaires en moyenne (dont est soustrait 990 francs environ pour les frais de logement et de repas). Les ouvriers agricoles ne sont toujours pas soumis à la Loi sur le travail. Si l'on examine les conditions de travail des salariés agricoles, un patchwork se dessine: chaque canton a son propre contrat-type de travail (CTT). Les disparités cantonales sont grandes: la durée de l'activité va de 45 heures à Genève à 66 heures à Glaris. La fourchette des salaires horaires de 11,85 à 17,50 francs. Les heures supplémentaires sont possibles sans demande d'autorisation ni limite en cas de nécessité. Pour la Plateforme pour une agriculture socialement durable et le syndicat Uniterre, « l'assujettissement de l'agriculture au code du travail fixerait une durée hebdomadaire de travail de 45 heures et représenterait une première amélioration ».

Le monde paysan est pour les trois quarts une main d'œuvre familiale liée au paysan. Le dernier quart, la main d'œuvre agricole salariée non familiale est pour moitié suisse et pour moitié étrangère. Les conditions de travail particulièrement difficiles mises en lumière par l'ouvrage ne sont toutefois que la partie visible de l'iceberg. Une partie importante des travail-

leurs agricoles pour qui les conditions de travail et de salaire sont encore pires n'apparaît en effet pas dans les statistiques officielles.

D'une part, rappellent les auteurs, il y a près de 8000 sans-papiers dans le domaine agricole, principalement d'origine étrangère. D'autre part, « la main d'œuvre saisonnière au profit de permis de courte durée (3 à 4 mois) délivrés par les cantons n'apparaît pas dans ces statistiques relevées au 1^{er} janvier de chaque année », explique Philippe Sauvin, secrétaire de la Plateforme pour une agriculture socialement durable.

Le tableau paysan, du côté employeur, est aussi loin d'être bucolique. Des centaines d'exploitations agricoles disparaissent chaque année (trois par jour depuis 2000), majoritairement des petites fermes. Il y a donc une concentration des terres. Le prix du lait s'effondre. Les paysans s'endettent. Les burn-out les frappent et les suicides sont en augmentation.

La grande distribution en maître

Malgré 3,5 milliards de francs versés chaque année par la Confédération au secteur, seule la moitié profite réellement aux acteurs de la paysannerie suisse, selon l'étude, « l'autre moitié étant accaparée par les grandes chaînes de transformation et de distribution », soit majoritairement Coop et Migros qui exercent une pression croissante sur les prix. « Les paysans sont asservis aux contraintes de la grande distribution et aux crédits hypothécaires. Donc, indirectement, les banques sont aussi subventionnées », dénonce Philippe Sauvin. La Plateforme pour une agriculture socialement dura-

ble souligne dans son livre: « Les grandes enseignes contribuent largement à entretenir la situation précaire des salariés agricoles! En imposant des prix aux producteurs qui dépendent d'eux pour l'écoulement de leurs produits, mais qui leur permettent de maintenir des bénéfices confortables, les grandes chaînes de distribution ont une responsabilité majeure dans l'évolution de la paysannerie suisse. » Une diminution de leurs profits sur les produits agricoles offrirait donc un nouveau souffle au secteur.

La justice sociale, l'urgence climatique, la fragilité des échanges internationaux, l'importance de favoriser des réseaux de distribution courts et de proximité, comme l'a révélé la crise du Covid, tout cela milite pour une amélioration de la situation des travailleurs agricoles. La droite politique férue de libre-échange ayant abandonné depuis longtemps une paysannerie qu'elle ne glorifie plus que dans les discours de cantine, cette amélioration repose sur les militant-e-s, les syndicats et les consommateurs qui ont un rôle-clé à jouer.

La Plateforme pour une agriculture socialement durable en appelle ainsi, dans son livre, à profiter « de la percée politique verte à l'échelle nationale pour faire valoir l'essence même du développement durable dans ses trois dimensions: économique, écologique et, surtout, sociale. Une solidarité avec les travailleurs et les travailleuses agricoles n'a jamais été aussi actuelle. »

«Travailleurs et travailleuses agricoles à la peine», Introduction de Anne-Catherine Menétrey (ancienne conseillère nationale), Plateforme pour une agriculture socialement durable, Ed. Cetim, 2020, 80 pages.



PAR-DELÀ LES NUAGES

Eric Roset

Temps maussade au mois de juin, le soleil joue à cache-cache avec les rayons du soleil et illumine des recoins du bassin genevois.

Eric Roset publie ses premières images en 2004 et collabore depuis régulièrement avec la presse suisse notam-

ment le journal du SSP. En novembre 2014 est édité son premier livre photo, *Post Tenebras Roms*, fruit de 10 ans de reportage sur les Roms à Genève. En 2018, il rejoint le collectif de photographes genevois *Regardirect.ch*. Son site : www.eric-rosset.ch

QUIZ

Passeras-tu le test?

1. Combien d'employé-e-s Swissport compte-t-il en Suisse ?

- a. 1000
- b. 3000
- c. 5500

2. Quels sont les principaux thèmes brûlants aux CFF ?

- a. le nouveau système salarial et l'avenir de CFF Cargo
- b. seulement le nouveau système salarial
- c. CFF Cargo et le réhaussement de l'âge de la retraite pour toutes et tous.

3. Le Conseil fédéral vient de dévoiler son projet de soutien financier aux Transports publics. D'après le SEV, le CF a «oublié»...

- a. le trafic régional
- b. rien. Tout est parfait.
- c. de soutenir le trafic grandes lignes

4. Et pour finir, une question dont vous ne trouverez pas la réponse dans ce journal mais grâce à la pause estivale vous avez largement le temps de la chercher. En 2021, on célèbre un événement majeur pour les femmes en Suisse !

- a. les 50 ans du droit de vote et d'éligibilité au niveau fédéral
- b. les 100 ans du congé maternité
- c. il n'y a rien à fêter tant que l'égalité salariale ne sera pas appliquée partout

Pour participer, merci de nous envoyer vos réponses d'ici le **mercredi 19 août 2020** avec ton nom et ton 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 bons d'achat de livres 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 concours N° 9 : b/c/b/a/c

Patrick Fochetti, Bellinzona, membre de la LPV Ticino, remporte **des chèques REKA d'une valeur de 40 fr.**

SUR LES TRACES DE...

Claudia Donno, conseillère à la clientèle CFF

Françoise Gehring
francoise.gehring@sev-online.ch

Elle est lumineuse. Les yeux verts, un grand sourire spontané, Claudia Donno est une femme méditerranéenne mais avec un « esprit suisse bien prononcé ». Originaire de la province de Lecce dans la belle région des Pouilles, à l'âge de sept ans elle déménage avec sa maman à Herisau (Appenzell Rhodes extérieures), où elle a grandi et s'est construite professionnellement.

«C'est vrai que je suis une femme méditerranéenne. Mais je suis aussi très suisse. J'aime la précision, la ponctualité, et ce minimum de règles qui permet la coexistence», nous confie-t-elle. Sereine, avenante, sociable, Claudia travaille aux CFF depuis 30 ans.

Des vents chauds qui caressent les Pouilles aux vertes collines appenzelloises, Claudia a vécu un changement radical qu'elle a assimilé tout naturellement. «A Herisau, où j'ai vécu jusqu'à fin 2004, j'ai effectué une formation d'apprentie de commerce. J'aurais voulu être engagée dans une agence de voyage parce que je voulais parcourir le monde. Mais je n'ai pas été prise à cause de mon manque d'expérience, et je me souviens m'être dit: «mais comment un jeune peut-il se faire de l'expérience si on ne lui en donne pas

l'occasion?»

Tenace, Claudia continue ses recherches. Elle a l'opportunité de suivre une formation intensive aux CFF à St-Gall. «C'est ainsi qu'a commencé mon aventure professionnelle aux CFF dans les années 90», explique-t-elle. Employée aux guichets où elle peut mettre en avant sa personnalité communicative, Claudia Donno a cependant éprouvé à un moment donné le besoin de faire un break, et elle est allée travailler chez Rail Service: «J'ai eu besoin de lever le pied, de faire une pause tout en continuant de faire mon travail de conseillère à la clientèle.» Car il faut admettre que travailler tout le temps en contact étroit avec d'autres personnes peut s'avérer très éprouvant. Spécialement quand on est jeune.

La verte campagne suisse n'est pas seulement le lieu de sa formation et de sa carrière professionnelle. «A 20 ans, j'ai rencontré mon mari Rocco à la gare de St-Gall. Lui aussi vient de Lecce. Nous nous sommes mariés et avons eu deux enfants, Dario et Laura.» Le mari de Claudia, nostalgique, voulait rentrer au pays. «Mais pas moi! Je ne voulais pas retourner vivre en Italie. Pour plusieurs raisons mais surtout parce que maintenant, mes amis, mes contacts et ma famille sont ici, en Suisse, à Herisau. Même si dans les Pouilles j'ai aussi des oncles et tantes, des amis, des cousins...»

Mais la vie réserve parfois de belles surprises.



Claudia Donno à quelques pas de la gare CFF de Lugano, son lieu de travail.

Un transfert au Tessin se présente. «C'était l'occasion parfaite pour Rocco, plâtrier, de retrouver une langue familière et pour moi, c'était une possibilité de relever un nouveau défi dans un autre canton. Mais cela n'a pas été très facile car à Herisau j'avais établi un solide réseau d'amitiés que je cultive d'ailleurs encore», avoue Claudia. Un tel changement a été possible par la bonne disposition des CFF de lui trouver une solution idéale. «Ma responsable à St-Gall a été vraiment très correcte et généreuse puisqu'elle m'a permis de faire un essai d'une année au Tessin et de pouvoir reprendre mon ancien poste si les choses ne se déroulaient pas selon mes souhaits. Avec de telles conditions, toutes mes réticences ont fondu comme neige au soleil! J'en ai parlé à mon mari et aujourd'hui, nous sommes encore à Lugano avec nos deux enfants. Je me sens bien au guichet parce que j'aime le contact avec les gens.» Avec les années, elle apprend à gérer les situations plus délicates ou difficiles. C'est un travail où l'on ne s'ennuie jamais. Aussi parce qu'il y a diverses activités à gérer: des voyages, des organisations pour les groupes, des sorties scolaires, des abonnements, des remboursements. En somme chaque client a sa propre histoire. «Je m'entends aussi très bien avec mes collègues. Et d'avoir une bonne ambiance au travail, cela compte beaucoup!»

Claudia Donno est membre du SEV et mili-

tante dans la sous-fédération AS. Elle a adhéré au syndicat car elle pense que c'est une bonne chose d'avoir une organisation sur laquelle on peut compter en cas de besoin. «Se sentir bien protégés nous donne confiance. Et de savoir qu'il y a des gens pour négocier nos conditions de travail est très important parce que nous avons tous conscience que les questions professionnelles occupent une place importante au quotidien. Pour ma part, je sais qu'en cas de conflit ou de problème, il y a quelqu'un sur qui je peux compter. C'est pour cela qu'il est très important d'adhérer au syndicat. Bien sûr, il vaudrait mieux ne pas en avoir besoin. Mais c'est justement ça qu'il faut comprendre: le syndicat est toujours là, à tout instant et pas seulement lorsqu'on a besoin de lui», affirme-t-elle.

Durant le confinement elle n'a pas cessé de travailler. «J'avoue avoir été assez inquiète car les informations que je suivais chaque jour semblaient pleines d'incertitudes mais j'ai voulu donner ma contribution pour garantir un service à la clientèle à la gare tout en suivant bien sûr les recommandations des autorités fédérales et cantonales. Aller au travail était plus fort que moi. J'avais besoin de faire quelque chose puisque je me sentais en bonne santé. Notre supérieur direct s'est d'ailleurs toujours inquiété de notre santé à tous. Son attention nous a mis du baume au coeur!», conclut-elle.

CASINO

Bertschy

