



SEV N°13

Le journal du Syndicat du personnel des transports



AÉROPORTS DE GENÈVE ET ZURICH

Indignation justifiée

Edito de Giorgio Tuti, président du SEV



Les mobilisations de nos collègues de l'aviation aux aéroports de Genève et Klotten sont des exemples à suivre. Au total ce sont près de 2000 personnes qui ont manifesté simultanément contre la dégradation de leurs conditions de travail et les réductions de salaires annoncées.

Le personnel au sol peut compter sur la solidarité et la solidité de notre mouvement syndical. Cette solidarité est notre grande force.

Les attaques contre les emplois et les conditions de travail frappent fortement tous les secteurs, celui de l'aviation tout particulièrement.

La crise du coronavirus est utilisée comme excuse pour justifier des plans d'économies massifs qui dé-

passent tout entendement.

Swissport a réalisé plusieurs centaines de millions d'euros de bénéfice ces trois dernières années. Swiss bénéficie de son côté du soutien des pouvoirs publics. Il n'est pas tolérable que le personnel passe à la caisse.

Dans les transports publics, le Parlement a certes voté la loi urgente qui permet de soutenir l'ensemble de la branche. Il a d'ailleurs amélioré la version initiale en incluant les entreprises touristiques et le trafic local; il a hélas laissé le trafic grandes lignes de côté.

Ce soutien financier est une bouffée d'oxygène bienvenue et juste. Le manque de recettes des entreprises de transport public était lié à l'appel de la Confédéra-

tion de la population de ne pas les emprunter au plus fort de la crise. Les entreprises ont dû toutefois garantir près de l'entier des prestations.

Le ciel n'est pas pour autant bleu au-dessus des têtes des entreprises, puisqu'on ne sait pas encore quelles traces laissera la crise sanitaire sur les finances des cantons et des communes. Le cas échéant, la pression pourrait augmenter sur les entreprises de transport qui dépendent des subventionnements de ces collectivités publiques.

Dans ce contexte morose, à nous de défendre les emplois d'une part et les conditions d'engagement et de travail de l'autre. Les collègues des aéroports ont montré la voie.

Ils ont droit à notre respect.

Sang neuf

Hanny Weissmüller, nouvelle présidente LPV, Sandro Kälin à la tête de TS

2 et 4

Tunnel du Ceneri

Une chance pour le rail non sans risques pour les conditions de travail

6 et 7

tpg

On reparle de sous-traitance aux tpg: les employés de la voie risquent leur job.

9

AD LPV 2020

Election historique !



L'élection de ce lundi est bel et bien historique. Hanny Weissmüller, mécanicienne de loc biline, a été élue présidente à l'unanimité par l'AD LPV qui avait lieu au Musée olympique à Lausanne. C'est la première fois qu'une femme accède à cette fonction dans ce métier de pilote de locomotive où elles sont encore très minoritaires. La flamme syndicale est ainsi transmise entre Hanny et l'actuel président central LPV-SEV Hans-Ruedi Schürch. Félicitations Hanny! ysa

CFF

Chiffres semestriels: pas de mesures hâtives

SEV Les CFF ont présenté le 10 septembre leur résultat du premier semestre. «Malgré les chiffres rouges, nous ne devons pas perdre la tête. Le rail est une activité à long terme dont la valeur ne peut se refléter que de manière insuffisante dans les chiffres annuels», explique Barbara Spalinger, vice-présidente du SEV.

La pénurie de mécaniciens de locomotive en est l'exemple frappant. «Certes les CFF ont enfin admis qu'ils ont commis des erreurs de planification grossières dans la prévision de leur besoin en personnel. C'est un bon premier pas. Mais aujourd'hui, la situation financière difficile due à la crise sanitaire est abordée comme s'il n'y avait pas de lendemain. Les collaborateurs doivent faire des sacrifices. Parallèlement à l'évolution du

système salarial, des économies sont prévues, ce qui est un signal difficile même si les deux thèmes ne sont pas liés», constate Barbara Spalinger.

Bien sûr, des mesures doivent maintenant être examinées mais il est important de garder la tête froide. «C'est encore trop tôt car nous ne connaissons ni l'évolution de la situation, qui est encore moins claire qu'elle ne l'avait déjà été. Ces dernières années les CFF ont recouru à des mesures d'économies qui ont durement touché le personnel et amené l'entreprise à ses limites. Sur la base de ces expériences, nous sommes prêts à réfléchir à une manière intelligente d'économiser. Mais nous ne voulons pas d'une solution trouvée dans l'urgence aux dépens du personnel», souligne Barbara Spalinger.

SOUTIEN FINANCIER AUX TP

Le trafic grandes lignes les mains vides

SEV Il y aura un soutien financier aux transports publics, qui ont subi de lourdes pertes de recettes en raison de la crise sanitaire. Le National a étendu ce soutien à des domaines importants.

Evolution intéressante par rapport au projet du Conseil fédéral, la Chambre du peuple a suivi le Conseil des États et a inclus le trafic touristique, le trafic local et le transport de voitures. «Nous nous félicitons vivement de l'extension et nous avons toujours été attachés au soutien de l'ensemble du système de transport public. Après tout, nos membres et leurs collègues de tous les secteurs apportent une contribution majeure au système de transport public suisse», déclare avec plaisir Giorgio Tuti, président du SEV. D'autre part, les conseillers nationaux bourgeois ont rejeté la proposition minoritaire de la conseillère nationale et secrétaire syndicale du SEV Edith Graf-Lit-

scher, dans laquelle elle préconisait l'inclusion du trafic grandes lignes dans le projet de loi. L'OFT est arrivé à la conclusion qu'aucune aide supplémentaire n'était nécessaire dans le trafic longue distance». Avec les bénéfices que les CFF ont également réalisés ces dernières années, ils ont la situation bien en main. Telle est la position du parlement et de la présidente de la Confédération. Au vu de la perte semestrielle de 479 millions de francs annoncée par les CFF (voir ci-dessus), on peut toutefois se demander si c'est effectivement le cas. Le SEV craint que le personnel ne soit désormais sous pression. «Nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir pour que les éventuelles réductions de coûts ne se fassent pas sur le dos des employé-e-s, qui, faut-il le souligner, avec leur précieux travail, ont su maintenir la Suisse unie dans ces circonstances difficiles», souligne Giorgio Tuti.

SWISSPORT

25% d'économies? Non merci!

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Plus de 150 employé-e-s de l'aéroport de Genève ont manifesté le 11 septembre contre les licenciements et la casse sociale à l'appel des syndicats. Ils étaient près de 1500 à Kloten au même moment.

La crise du secteur aérien produit ses premiers effets. Une mobilisation historique a eu lieu à Genève et Zurich. A l'appel des syndicats SEV-GATA, SSP trafic aérien et Unia, les protestations portaient sur la dégradation des conditions de travail et de salaire, dans un domaine qui compte déjà nombre de travailleurs précaires. Les manifestant-e-s ont défilé du fret jusqu'aux portes des départs, à coups de sifflets.

«Aujourd'hui je manifeste pour pouvoir garder notre dignité au travail. Ce que propose la direction de Swissport, c'est de devenir des travailleurs encore plus précaires et encore plus pauvres», nous a confié une collègue de Swissport. Si aucun licenciement n'a pour l'heure été prononcé, cette entreprise d'assistance au sol a annoncé sa volonté de réduire ses charges de 20 à 25% sur le dos du personnel. Pablo Guarino, secrétaire syndical SEV en charge du dossier a dénoncé «cette double peine»: devoir accepter une baisse durable des conditions de travail sans garanties sur le fait qu'une vague de licenciements ne suive comme chez Newrest (restauration aérienne) ou Air France-KLM.

Dans le même temps, une action similaire a rassemblé environ 1500 employé-e-s et leurs familles à l'aéroport de Zurich Kloten sous le slogan «Ensemble contre les réductions de salaires». A Genève, «Dnata n'a plus de convention collective, ce qui met la pression sur Swissport, mais la problématique est systémique. Dans l'idée de développer l'aéroport et d'augmenter le nombre de passagers, les autorités ont laissé prospérer depuis des

années la loi de la jungle et les compagnies se livrer une concurrence féroce. Pour l'emploi local, c'est juste une catastrophe», analyse Sébastien, coordinateur d'escala chez Swissport cité par *L'Événement syndical*.

En tant qu'établissement parapublic, Genève aéroport se doit de faire respecter la législation au sein de la plateforme aéroportuaire. Afin de mettre un frein aux abus et à la déréglementation en cours à l'aéroport, les manifestant-e-s de toutes entreprises de l'Aéroport ont accepté une résolution adoptée par acclamation et déposée auprès de la direction.

Ils ont mandaté les trois syndicats de l'aéroport, à refuser les licenciements, «en particulier tant que les entreprises peuvent bénéficier des aides publiques pendant la durée de la RHT», à exiger la signature de CCT sous peine d'exclusion de concession, à obtenir la création d'un fonds de compensation pour subvenir aux besoins des travailleurs dans la précarité, «alimenté par les entreprises ayant réalisé des bénéfices ces dernières années, ainsi que par Genève Aéroport et le Canton».

Alors que la durée de vie des CCT se termine à la fin du mois, Swissport reste totalement inflexible sur sa volonté d'économies de 20 à 25% pour donner son accord de prolonger les CCT. Ce lundi, une assemblée générale très fréquentée des salarié-e-s de Swissport à Genève a refusé à l'unanimité cette cure d'austérité dont la direction n'a pas réussi à préciser les contours.

L'assemblée a décidé d'entreprendre des moyens de lutte. La première étape: saisir la Chambre des relations collectives de travail (CRCT) qui a pour mission principale le maintien de la paix du travail. L'assemblée s'est montrée déterminée à recourir à tous les moyens nécessaires pour se faire entendre, comme de recourir au parlement et au Conseil d'Etat genevois car les autorités ne peuvent laisser se développer la loi de la jungle et le dumping salarial en faveur d'entreprises non conventionnées dans un aéroport parapublic.



Plus de 150 personnes refusent le vol vers l'austérité que veut imposer la direction de Swissport. Elles préfèrent le vol «Lutte» affrété par les syndicats vers la solidarité.



Valentin Weisama

Lundi matin, des centaines de personnes issues des mouvements pour le climat ont occupé la Place Fédérale pour protester contre ce système économique et politique, responsable de la crise climatique. À coup de tentes, des militant-e-s écologistes de toute la Suisse ont installé un camp climat. Cette action marque le coup d'envoi de la semaine «Debout pour le Changement». Les mouvements pour le climat invitent toute la population à se joindre à la lutte contre la crise climatique.



Van Sannoy



© Florian Achler

Tous les corps de métiers se sont mobilisés à Kloten.

Le dernier sondage de la SSR du 16 septembre sur les intentions de vote du 27 septembre montre que rien n'est gagné. **Le congé paternité** que le SEV soutient est en léger recul, mais obtient tout de même plus de 60% des voix. Le SEV s'engage aussi **contre les déductions fiscales** pour les enfants, qui profitent aux plus aisés. Un petit non se dessine ici avec 52% des sondés qui rejetteraient la loi. L'autre objet de première importance contre lequel le SEV s'est engagé, c'est **l'initiative de limitation** de l'UDC. Selon les derniers sondages SSR, le texte serait refusé à 63%. Quant au renouvellement de la flotte **des avions de combat**, il bénéficie malheureusement toujours d'une longueur d'avance avec 56% d'avis positifs.



Elsa Lamberger

Près de 1500 personnes à l'aéroport de Zurich pour dire leur refus des attaques sur leurs conditions de travail et les licenciements.

ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉ-E-S TS

Sandro Kälin officiellement élu

Peter Moor
journal@sev-online.ch

Une assemblée des délégués de la sous-fédération TS à Aarburg avec des élections générales dans les organes de la sous-fédération, marquée par une incertitude face à l'avenir des CFF et, à plus forte raison, de CFF Cargo.

Depuis le mois de novembre, Sandro Kälin dirige la sous-fédération par intérim, l'ancien président central Claude Meier ayant été nommé secrétaire syndical au SEV. Daniel Huber, secrétaire central, a procédé à l'élection du nouveau président. Il a jugé inutile de présenter Sandro Kälin à l'assemblée, vu que ce dernier a déjà occupé le poste de vice-président (voir également son portrait dans le journal SEV 6/19). Contrôleur technique chez CFF Cargo et âgé de 58 ans, Sandro est actif au SEV depuis longtemps et il a maintenant été nommé officiellement président central TS. Un cadeau a été remis à Claude Meier et il a été remercié par de grands applaudissements.

Le changement survenu à la tête de la sous-fédération a laissé une place vacante à la vice-présidence. C'est Maurizio Sulmoni qui l'a reprise. Employé par CFF Cargo à Olten, il travaille en fait à Chiasso, à la disposition et aux finances. Il est également vice-président de TS Ticino. Il a fallu également nommer un nouveau caissier. Pour succéder à Kurt Wyss, démission-

naire, c'est Bruno Senn, ancien responsable de la CG, qui a été désigné; son poste a été repris par Markus Vetterli. Les membres suivants ont été confirmés dans leur fonction au comité central: Roger Derungs, service de presse, et Daniel Huber, secrétaire central. Lors de l'assemblée, plusieurs postes vacants ont été repourvus spontanément. Citons celui de représentant dans la commission de jeunesse SEV: Adrien Bardet d'Yverdon y a été nommé. Roger Derungs a également été désigné comme successeur de Werner Schwarzer en tant que délégué à l'ETF.

Les comptes 2019 ont montré une situation saine. Au lieu du déficit prévu au budget, des bénéfices considérables ont été enregistrés, grâce

notamment à des rendements plus élevés pour les titres.

Le secrétaire syndical Patrick Kummer a parlé de l'actualité pour CFF Entreprise et Immobilier. Il a évoqué les plans du nouveau CEO aux CFF, Vincent Ducrot. Celui-ci veut se focaliser sur la clientèle et gérer lui-même les secteurs qu'il juge importants au lieu de passer par les divisions. Avant tout, Patrick Kummer déplore que ceci implique une nouvelle réorganisation. Depuis l'arrivée de Vincent Ducrot, il n'a pas vu d'amélioration essentielle à ce propos. Le long terme sur lequel devrait s'inscrire le succès des CFF fait toujours défaut, signale Patrick. Il se montre également sceptique par rapport à cette intention de réduire massivement le nombre de descriptions de poste et doute que ce soit équitable pour les intérêts des personnes concernées. Chez CFF Immobilier, le projet «Silhouette» dans le secteur de Facility Management le préoccupe également. A son avis, un changement culturel serait primordial, or la gestion du personnel est souvent problématique. Pour Patrick Kummer, une mise en oeuvre est essentielle dès janvier 2021. Il a encouragé les délégué-e-s de continuer à lui signaler les faits répréhensibles.

La vice-présidente SEV Barbara Spalinger, responsable du dossier CFF, a débuté son exposé en évoquant les circonstances dues au coronavirus. Il a parfois fallu téléphoner trois fois par semaine à la direction des CFF pour parler des questions en cours. Selon Barbara, les CFF se

sont montrés sous le jour d'un bon employeur, car il n'a jamais été question de déroger au paiement du salaire intégral. En ce qui concerne le temps de travail, au départ il a été convenu qu'il ne faudrait pas réduire les heures supplémentaires. Par la suite, CFF Cargo a voulu prendre des dispositions différentes, sans équivoque pour toute l'entreprise. Ces jours débutent les négociations pour le développement du système salarial et la conférence CCT des délégués SEV a préparé des demandes bien précises.

De plus gros problèmes se rencontrent chez CFF Cargo. Pour Barbara Spalinger, il est clair que les accords contractuels doivent être respectés, malgré les circonstances compliquées; ceci s'applique également aux procédures lors de réorganisations. Voilà que CFF Cargo a communiqué officiellement aux syndicats que l'année prochaine ils veulent négocier leur propre CCT, divergeant de celle de leur maison-mère. Barbara Spalinger a affirmé qu'il y a des limites que le SEV ne franchira jamais; en particulier, ils n'accepteront en aucun cas un démantèlement du contrat social qui permet d'éviter des licenciements pour raison économique. «Mais je m'en remets à vous», ce sont les mots de la vice-présidente aux délégué-e-s: «A nous de montrer notre force si nous voulons parvenir à nos fins!» Elle a demandé particulièrement aux représentants et représentantes de CFF Cargo de recruter encore des membres, car tous ensemble nous sommes forts.

«Faire davantage pour les temporaires»

Le secrétaire syndical Patrick Kummer a également mentionné lors de son intervention que le nombre de temporaires aux CFF est sensiblement plus élevé que prévu, soit 10,8% du personnel. Cela a déclenché une grande discussion sur la question de savoir ce que le SEV pouvait faire pour cette catégorie de personnel. Comme en général ceux-ci ne prévoient pas de rester longtemps aux CFF, ils ne sont pas intéressés à s'affilier. C'est effectivement un problème, a fait remarquer Patrick, mais il relève que les prestations de la protection juridique professionnelle

sont également intéressantes pour les temporaires.

La vice-présidente SEV Barbara Spalinger a mis l'accent sur un autre problème: «Nous ne sommes pas un partenaire social de l'employeur des temporaires. Ils sont engagés par une agence de travail temporaire et non par les CFF.»

Elle a informé que le SEV mettra sur pied en décembre une journée qui s'adressera tout spécialement au personnel temporaire. Nous voulons nous préoccuper davantage de cette catégorie de personnel, a précisé Barbara Spalinger.



Sandro Kälin a adressé ses remerciements à son prédécesseur, Claude Meier.

Publicité

Un placement professionnel n'est pas une question de fortune, mais de choix pertinent de la banque.

Nous estimons que tout le monde doit avoir la possibilité de placer son argent de façon professionnelle et d'exploiter les opportunités de rendement offertes par les marchés financiers. À partir d'un franc de capital de départ, vous pouvez faire travailler pour vous nos spécialistes en placement et bénéficier en outre, en tant que membre du Syndicat du personnel des transports (SEV), de conditions préférentielles.



Épargner reste populaire en Suisse: un récent sondage indiquait que plus de la moitié des personnes interrogées avait dépensé moins d'argent durant le confinement lié au coronavirus et que presque 80% ont l'intention de déposer cet argent sur un compte d'épargne. Investir en bourse (12%) ou dans la prévoyance-vieillesse (15%) est en revanche moins apprécié.

Malheureusement les taux d'intérêt sur les dépôts d'épargne sont presque égaux à zéro; ne voulez-vous pas accorder à votre épargne la chance de meilleurs rendements sur le long terme? La prévoyance privée (pilier 3a) et les Solutions de placement constituent des alternatives nettement

plus lucratives qu'un compte d'épargne.

Solution de placement dès 1 CHF de capital de départ

La Solution de placement de la Banque Cler vous permet de bénéficier des avantages d'une gestion de fortune professionnelle – déjà à partir d'1 CHF de capital de départ. Qu'est-ce que cela signifie? La Solution de placement se compose de fonds diversifiés. Vous choisissez avec votre conseiller la stratégie de placement qui vous convient. Nos professionnels chevronnés investissent ensuite votre capital conformément à celle-ci. Nous investissons dans des parts de fonds selon l'approche du «meilleur de la clas-

se», de façon neutre et indépendamment de sociétés de gestion de fonds. Par principe, nous prenons en compte des entreprises et organisations agissant de façon durable. Vous recevez chaque semestre un rapport et votre conseiller se tient volontiers à votre disposition pour répondre à vos questions. Bien entendu gratuitement!

Vous pouvez adapter en tout temps le montant et la fréquence de vos investissements dans votre Solution de placement. En toute simplicité en utilisant p. ex. un ordre permanent. C'est ainsi que vous constituez votre fortune régulièrement et à long terme. Les achats et ventes sont sans frais et, si vous souhaitez changer de stratégie de placement, cela ne vous coûte rien non plus.

Également pour votre prévoyance-vieillesse

Avec la «Solution de placement Épargne de prévoyance», vous pouvez investir votre épargne de prévoyance en titres et ainsi augmenter les chances de réaliser un meilleur rendement pour votre prévoyance-vieillesse. Étant donné qu'en général vous investissez pour une période prolongée, le risque diminue par rapport aux placements à court terme.

Le plus important, c'est le conseil

C'est lors de l'entretien de conseil individuel que vous déterminerez le placement qui est le meilleur pour vous: quel risque voulez-vous et pouvez-vous courir, quels rendements visez-vous et quel est votre horizon de placement? Une fois établie la base d'une stratégie de long terme adaptée et solide, il y a fort à parier que, sur la distance, vous réalisiez de bons rendements avec vos placements.

Ainsi, tout argent est une opportunité. La première étape pour mettre à profit cette opportunité est un conseil individuel.

www.cler.ch/placements

Ces données revêtent uniquement une visée publicitaire. Pour les fonds stratégiques, nous renvoyons au prospectus et aux Informations clés pour l'investisseur. Vous pouvez vous les procurer gratuitement sur notre site internet sous www.cler.ch de même que sous forme papier dans toutes les succursales de la Banque Cler, auprès de la direction du fonds ou de la banque dépositaire.

À la Banque Cler, vous en avez plus pour votre argent!

En 1927, l'Union syndicale suisse faisait partie de nos fondateurs. Aujourd'hui encore, nous privilégions les relations partenariales avec les associations et syndicats. Comme membre du SEV, vous bénéficiez de conditions exclusives, comme p. ex. un rabais de 25% sur les droits de garde et les courtages.

Vous trouverez de plus amples informations sur les conditions préférentielles ici: www.cler.ch/sev

N'hésitez pas à nous contacter! 0800 88 99 66 et kooperation@cler.ch

Bank
Banque
Banca

CLER



En ville de Fribourg, on peut tomber sur le président central VPT Gilbert D'Allessandro au volant de son bus.



L'occasion de récolter des signatures pour la 13e rente AVS!



A la gare routière de Fribourg.

JOURNÉE D'ACTION SYNDICALE

Au plus près de nos membres



Distribution de croissants et de ballons au local TPF de Bulle.



D'autres photos et vidéos sur notre site web sev-online.ch

Le lundi 14 septembre à Fribourg (TPF), Neuchâtel (TransN) et Genève (CEG et Montbrillant CFF), et le mardi 15 septembre à Lausanne (TL) et Yverdon (Ateliers CFF), le SEV était présent sur le terrain, à l'écoute de sa base.

Les questions de sous-effectifs et de pénibilité du travail sont ressorties assez fort aux Ateliers CFF CEG de Genève où un personnel fatigué par des horaires à rallonge craint pour la sécurité des trains qui quittent les ateliers.

A Fribourg, les chauffeurs de bus ont accueilli avec plaisir les croissants et ballons distribués par un comité très présent et bien organisé. Les masques de protection SEV y ont



Distribution de gels hydroalcooliques au local TransN à Neuchâtel.

été plébiscités comme à TransN. Dans l'entreprise neuchâteloise, le potentiel de syndicalisation est bien réel, notamment chez les mécaniciens puisque qu'ils sont nombreux à se trouver en formation. La question de leurs salaires est actuellement en

discussion à TransN.

Comme il le fait depuis des mois, le comité sev-tl renforce sa présence sur le terrain, aux dépôts et dans les locaux de pause, au grand plaisir de sa base. A Yverdon, la permanence syndicale a été bien fréquentée.



La distribution de masques de protection SEV a été très appréciée.



Aller sur le terrain, c'est aller à la rencontre de la base et écouter ses problèmes comme ici à Romont.

TUNNEL DE BASE DU CENERI

Une chance pour le rail

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Le tunnel de base de 15,4 kilomètres du Monte Ceneri a été inauguré le 4 septembre. Après des essais avec des trains commerciaux, l'exploitation normale devrait débuter le 13 décembre. Qu'est-ce que cela signifie pour le transport ferroviaire suisse de marchandises et son personnel ?

En trafic voyageurs, le tunnel de base du Ceneri (CBT) réduit le trajet entre Zurich et Lugano d'environ un quart d'heure à un peu moins de 2 heures. Le trajet de Zurich à Milan dure encore 3 heures et 17 minutes contre 3 heures et 40 minutes auparavant. En outre, le Tessin disposera d'un nouveau RER dans le triangle Bellinzona-Locarno-Lugano. Grâce à la nouvelle ligne directe, le temps de parcours Lugano-Locarno passe de 60 à 30 minutes.

Le fait que le premier train inaugurant le CBT ait été un train marchandises rappelle que les nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA) par le Gothard et le Lötschberg, qui ont été approuvées par les électeurs suisses en 1992, ont été construites principalement pour le trafic de marchandises. «La ligne de plaine à travers les Alpes est le cœur du corridor du trafic marchandises européen Rotterdam-Gênes. Elle sert au transfert des marchandises de la route sur le rail et renforce ainsi la protection des Alpes et la politique de transfert du trafic de la Suisse», a écrit l'Office fédéral des transports lors de l'inauguration du CBT.

Le tunnel de base des NLFA à travers le Lötschberg (34,6 km) est en service depuis juin 2007, mais sur la rampe sud du Simplon, des locomotives de renfort en tête restent nécessaires. Sur la ligne du Gothard, depuis décembre 2016, les rampes d'accès au tunnel de faite peuvent être contournées par le tunnel de base de 57 km. A présent, les grandes montées sur le Ceneri sont également supprimées. Cependant, entre le portail sud du

CBT, où se termine les NLFA, et Chiasso, des montées plus courtes et raides subsistent. On ne sait pas encore quand les NLFA seront étendues jusqu'à Chiasso. La ligne de plaine existe depuis décembre 2016 via Luino-Gallarate, mais c'est surtout sur le Bözberg qu'on trouve des pentes de 10 à 12 pour mille.

Le train gagne en compétitivité

Nous avons demandé à trois compagnies ferroviaires de fret quels avantages leur apporte le CBT. «Il constitue une étape importante pour le transport ferroviaire de marchandises», répond le service de presse CFF. «Le CBT achève les NLFA en Suisse. Ainsi, le trafic ferroviaire international et national de fret sur l'axe nord-sud bénéficiera d'une plus grande capacité, de connexions plus rapides et d'une plus grande fiabilité.»

CFF Cargo International précise: «Grâce à la ligne de plaine, nous pouvons faire passer des trains de plus de 2000 tonnes à travers les Alpes suisses

et ainsi gagner jusqu'à 30% de capacité supplémentaire sur le train, même si une deuxième locomotive est encore nécessaire sur certains tronçons. L'extension, en partie encore inachevée, pour les trains de 740 mètres est un casse-tête. Avec le nouveau standard P400 (= corridor international de 4 mètres, ndlr), nous augmentons nos opportunités de marché de 50% car nous pouvons ainsi transporter des remorqueurs de grande taille. Nous voyons là un gros potentiel pour le transfert du trafic de la route au rail.»

BLS Cargo va dans le même sens: «Le corridor de 4 mètres est désormais continu via l'axe du Gothard. Il s'agit d'un ajout central à l'axe du Lötschberg, qui était auparavant seul à être construit comme corridor de 4 mètres. Ces importants axes redondants existent désormais en Suisse. Cela aide, notamment en cas de perturbations ou de phases de construction pendant lesquelles le trafic doit être dévié d'un axe à l'autre.»

L'achèvement des NLFA aura-t-elle

comme effet un démantèlement de postes de travail auprès des compagnies ferroviaires de fret par la diminution de locomotives de renfort en tête et de trains plus longs? «Non, selon CFF Cargo, le besoin en ressources s'adapte au marché, c'est-à-dire à la demande de nos clients et au développement continu de CFF Cargo. En général, le marché fluctue. Il est actuellement en baisse en raison du Covid 19 et de la situation économique.»

A la question de savoir si l'augmentation du trafic espérée conduira à moyen terme à la création d'emplois grâce à une meilleure compétitivité avec la route, CFF Cargo répond: «Nos besoins en ressources s'adaptent au marché et donc à la demande de nos clients. Ceux-ci jugent les prix et la qualité. Les coûts structurels de CFF Cargo sont encore trop élevés. Ceci est un point important en termes de compétitivité avec la route. Comme toutes les entreprises axées sur le marché, nous devons nous aussi fournir des prestations commercialisables.

veillance, en contrôlant en temps réel le respect de la LDT.»

Marcel Maurer, secrétaire au comité central de la sous-fédération LPV: «Comme mécanicien de locomotive de BLS Cargo, cela ne change pour l'instant presque rien. Je roule surtout entre Bâle et Bellinzona, parfois seulement jusqu'à Goldau avec des trains qui ont du retard. Pour mes collègues du dépôt de Bellinzona, le CBT réduit le trajet en direction de Chiasso. Mais nos trains de transit continuent par la ligne de plaine via Luino-Gallarate. BLS Cargo souhaite si possible rouler entre la Mer du Nord et le nord de l'Italie avec la même locomotive, sans traction double. A Bâle, certains collègues roulent assez régulièrement vers l'Allemagne. A l'opposé, peu de collègues allemands roulent actuellement pour BLS Cargo en Suisse, et au Gothard aucun collègue italien non plus. Mais nous devons quand même être vigilants car nous n'avons pas changé les exigences en matière de langues pour rien. En fait, depuis quelque temps, savoir l'allemand suffit jusqu'à Bellinzona et savoir l'italien jusqu'à Goldau...».

Beat Kieliger, coordinateur Cargo au comité central LPV:

«Le tunnel du Ceneri ne peut servir de prétexte à la fermeture du dépôt Cargo de Goldau. Notre coopération avec CFF Cargo International a encore du sens. En outre, une grande partie des quelque 50 mécaniciens de locomotive de Goldau viennent de l'ancien dépôt de marchandises d'Erstfeld et ne veulent pas se rendre à Zurich ou à

NOUVEAU TUNNEL DU CENERI

Ce qui change pour le personnel

Markus Fischer, Françoise Gehring,
Ferruccio Noto

La mise en exploitation du tunnel de base du Ceneri apportera quelques changements aux entreprises ferroviaires et à leur personnel. Qu'en pensent les collègues mécaniciens de CFF Cargo International, BLS Cargo et CFF Cargo, le personnel des trains et celui des travaux qui entretient le tunnel ?

Thomas Giedemann, président de la LPV Ticino: «La ligne de plaine à travers les Alpes existe depuis 2016 et la mise en service du tunnel de base du Gothard: en passant par Luino, on peut rouler soit vers Milan soit vers Novara, et cela avec une seule locomotive. Avec le Ceneri, on obtient d'autres économies en temps qui permettront aux entreprises actives dans le trafic de marchandises de planifier des prestations qui puissent rentrer, même si de

peu, dans les cinq heures que dure le trajet Bâle-Chiasso. Toutefois, l'intense trafic voyageurs sur cet axe ne permet pas aux trains marchandises de traverser la Suisse rapidement, sauf en pleine nuit. Ainsi, d'après moi, le risque majeur vient de l'entrée par le nord et le sud de personnel venant hors de Suisse, avec Bellinzona comme lieu de changement. Il est donc fondamental que l'Office fédéral des transports assume pleinement son rôle d'autorité de sur-



Concernant les conditions de travail pour l'entretien du tunnel, le personnel intéressé devra avoir deux tours nocturnes par semaine en permanence dans le tunnel.

DAVIDE PERINI
Section SEV-BAU Ticino



T. Hesse/Alessandro Orinai

Pour rendre les coûts durables, nous devons avant tout simplifier l'organisation du travail et augmenter l'utilisation des capacités».

CFF Cargo International relève que, «en raison de l'augmentation de l'attractivité, nous voyons plutôt un renforcement de l'axe du Gothard et une nette stabilisation de nos dépôts à Bâle et Bellinzone. L'effet des trains plus longs n'est malheureusement pas encore perceptible, car à plusieurs endroits les extensions n'ont pas encore été achevées. L'Allemagne, en particulier, est à la traîne par rapport aux objectifs. (...) Notre compétitivité va certainement croître. Toutefois, la pression sur les coûts est toujours énorme parce que le prix du diesel est bas et que la route est donc bon marché. De plus, il faudra aussi un certain temps aux chargeurs pour qu'ils modifient leurs concepts (de la route sur le train).» C'est la raison pour laquelle on ne peut pas encore estimer l'augmentation potentielle des emplois.

Pour BLS Cargo, il est clair qu'«il n'y

aura pas de suppressions d'emplois en raison des nouvelles infrastructures. Au contraire, la pénurie de mécaniciens de train, largement discutée, est bien connue. (...) Si le volume du trafic augmente, nous aurons besoin de plus de personnel, surtout des mécaniciens de locomotive.»

Nous voulions enfin savoir si le CBT entraînerait des changements dans l'organisation opérationnelle des trois compagnies ferroviaires, comme par exemple d'autres lieux de dépôt ou

des déplacements de personnel. «Non», répond BLS Cargo. CFF Cargo International va dans le même sens. «Selon l'état actuel des concepts de trafic, notre concept de site en Suisse ne changera pas.»

Quant à CFF Cargo, elle examine les points de desserte et ne se prononce pas spécifiquement sur ce point pour l'instant. «Au vu de la pénurie actuelle de conducteurs de train, entre autres, les suppressions d'emplois ne sont pas à l'ordre du jour.»

Une logique d'économies erronée

Philipp Hadorn, secrétaire syndical SEV

Les NLFA ont été construites pour 24 milliards de francs afin de faire passer la croissance du trafic marchandises sur le rail. La réponse de CFF Cargo (ci-contre) à la question de savoir si l'augmentation du trafic allait créer des emplois peut surprendre : l'évolution dépendrait du marché et de la demande de la clientèle.

La demande peut et doit aussi être stimulée ! Bien sûr, la clientèle veut des prix attractifs mais aussi une bonne offre. Celle-ci ne doit pas souffrir d'une politique de démantèlement et d'économies à court terme en raison du Covid et d'un auto-financement illusoire. Après la crise sanitaire, Cargo ne doit pas rater l'occasion de se développer à nouveau rapidement.

Bâle. Certains d'entre eux pourraient quitter l'entreprise, ce qui n'a aucun sens avec la pénurie de mécaniciens actuelle aux CFF. Du côté de l'infrastructure, l'argument selon lequel le changement de mécanicien à Goldau prend environ 5 minutes n'est pas très convaincant, car de nombreux trains doivent de toute façon attendre devant le tunnel de base du Gothard. Il n'est pas vrai non plus qu'il manque des voies dans la région de Goldau pour permettre des dépassements, d'autant plus qu'il n'y aura guère de trains de 750 mètres en circulation pour le moment. Et l'Allemagne est loin d'être prête pour cela. Je trouve assez cynique de s'en prendre ainsi à 50 collègues méritants pour peu de wagons supplémentaires dans quelques trains de marchandises. L'extension du transport de passagers dans la région de Bellinzone est à saluer, mais il faut laisser suffisamment de sillons libres pour le transport de marchandises.»

Davide Perini, chef technique pour les installations de sécurité et gestionnaire des perturbations chez Infra:

«Concernant les conditions de tra-

vail pour l'entretien du tunnel, le personnel intéressé devra avoir deux tours nocturnes par semaine en permanence dans le tunnel. Sur le plan psychophysique, la charge est clairement plus significative. Sur le plan de la sécurité au travail et de la protection de la santé, il y a des protocoles bien définis. Il sera toutefois nécessaire de vérifier concrètement s'ils répondent à la réalité du terrain.



L'Office fédéral des transports doit assumer son rôle d'autorité de surveillance, en contrôlant en temps réel le respect de la Loi sur la durée du travail.

THOMAS GIEDEMANN
Mécanicien CFF Cargo International

Comme on l'a constaté pour le Gothard, la réalité n'est pas toujours celle simulée dans les phases de test. Il s'agira de surveiller attentivement les conditions effectives de travail, en particulier au sein des entreprises tierces.

Marco Belloli, président ZPV Ticino: «La réduction des temps de parcours aura pour impact une hausse supplémentaire de la productivité pour le personnel des trains. Ce sera possible de faire deux allers-retours entre le dépôt de Chiasso et Zurich ou Lucerne. Pour le personnel, en fonction de ses préférences, cela peut être vu positivement ou négativement. Personnellement, je trouve cela plutôt attractif. Nous devons être prêts à accueillir les usagers avec suffisamment de matériel roulant et de personnel. Avec le Ceneri, nous aurons aussi plus de trains TILO et davantage de prestations de contrôles sporadiques sur les trains régionaux ! Les responsables de la planification devront veiller à trouver le juste mélange dans l'organisation et la structuration des tours pour rendre le travail du personnel des trains intéressant aussi dans le futur.»

TRAFIC TRANSFRONTALIER

Eviter le dumping

Markus Fischer Les NLFA sont utiles pour la compétitivité du trafic marchandises par rail par rapport à la route. Mais la réduction des temps de parcours permet aujourd'hui aussi au personnel de locomotive étranger de traverser la Suisse en un jour ou de faire un aller-retour dans le pays. Si cela se fait aux conditions de travail étrangères, les emplois ferroviaires suisses sont menacés. « Cette menace s'est déjà concrétisée il y a 15 ans, c'est pourquoi le SEV avait exigé haut et fort à l'époque des conditions d'engagement suisses sur les rails suisses », rappelle Giorgio Tuti, président du SEV. « Sur pression du SEV, le ministre des Transports Moritz Leuenberger était finalement intervenu auprès des entreprises ferroviaires de fret suisses qui avaient alors proposé une solution pragmatique : le personnel de locomotive des dépôts étrangers ne doit pas fournir plus de prestations en Suisse que le personnel de locomotives suisse à l'étranger. Ajour-

d'hui, alors que les NLFA sont achevées, il est d'autant plus important de s'en tenir à cette règle pour prévenir le dumping, tant en trafic de transit que dans l'Import/Export. »

Tuti attend également de l'Office fédéral des transports, en tant qu'autorité de surveillance, qu'il veille à ce que tous les chemins de fer respectent la Loi sur la durée du travail et les autres prescriptions relatives à la protection des conditions de travail et d'engagement par le biais de contrôles suffisants et de sanctions sévères. « Les autorités de surveillance doivent également contrôler qu'en cas de déploiement transfrontalier de personnel étranger, les conditions d'engagement usuelles à la branche en Suisse soient respectées », souligne Tuti. « Ces conditions doivent maintenant être définies de façon claire et sans équivoque. Une CCT pour la branche Cargo serait bien utile. Le SEV veut donc négocier une telle CCT avec les entreprises ferroviaires de marchandises. »

TRANSPORTS PUBLICS

Le Tessin, grande ville?

frg C'est sans doute un changement d'époque pour le canton du Tessin, de plus en plus interconnecté vers l'intérieur et l'extérieur de ses frontières. Réduire de moitié les temps de trajet en train entre Bellinzone et Lugano et entre Lugano et Locarno signifie être résolument compétitif avec la route. Si l'on ajoute l'engagement du Tessin pour l'amélioration des transports publics - 461 millions de francs seront investis - on peut sans autre parler d'une révolution des transports publics au Tessin. Comme l'explique le professeur Remigio Ratti, grand spécialiste de la politique des transports dans le *Corriere del Ticino* : « Le tunnel de base du Ceneri est important pour la mobilité interne mais ce n'est que le début d'un développement territorial différent. Il s'agit d'un véritable défi pour la capacité de planification et d'investissement, rendu encore plus difficile dans une période de grands changements et d'incertitudes. »

Cependant, dans un monde où nous sommes tous poussés à courir et où nous sommes tous pressés, nous devons également réfléchir à pourquoi et comment nous bougeons. Le conseiller d'Etat tessinois et chef du Département du territoire Claudio Zali lance une provocation : « Tout le monde en mouvement à l'intérieur de cette grande ville qu'est en passe de devenir le Tessin ? Nous pouvons aussi vivre de manière différente. Personnellement - a-t-il expliqué au *Corriere del Ticino* - je préfère un aménagement du territoire qui facilite mais n'encourage pas les déplacements des pendulaires. La mobilité dans notre canton est soumise à une très forte croissance. »

S'il est vrai que le Ceneri ouvre des portes, cela ne signifie pas que le trafic sur la ligne du Gothard s'ef-

fectue que dans le seul sens nord-sud : « Le tunnel de base du Gothard - explique Ratti - a des effets drainants ambivalents au nord, vers les pôles de Zurich, Zoug et Lucerne. Certes, ces pôles offrent davantage d'opportunités aux jeunes, mais le Tessin voit ainsi s'échapper ses meilleures forces. La ligne du Gothard représente une meilleure intégration nationale, mais aussi une plus grande dépendance du Tessin vis-à-vis des pouvoirs de décision au-delà des Alpes. »

La présidente de la Confédération Simonetta Sommaruga s'est exprimée sur l'importance du Ceneri, rappelant le mandat de l'Initiative des Alpes : « Le trafic de marchandises doit se déplacer par chemin de fer. C'est pourquoi le Ceneri n'est pas seulement important pour le Tessin, mais pour toute la Suisse. » Maintenant que le tunnel de base du Ceneri est inauguré, les Tessinois demandent le prolongement d'Alp-transit de Lugano à Chiasso.

Développons les CCT

Angelo Stroppini, secrétaire syndical SEV

Avec l'ouverture du Ceneri en décembre, les transports publics tessinois fera un sacré bon en avant.

Dans le secteur bus comme dans le rail, les entreprises s'étendent. Il est important de lutter pour l'emploi et de bonnes conditions de travail.

L'avantage, c'est que l'écrasante majorité des entreprises a déjà une CCT solide, grâce à l'engagement du SEV. Nous avons construit un bon rapport de confiance entre les employé-e-s et élargi notre base. Nous sommes aussi très actifs dans le partenariat social et pour poursuivre sur cette voie nous devons nous renforcer. Ce sera possible grâce au travail de proximité.

ANGLE DROIT

Le droit légal à un certificat de travail



Service juridique du SEV

L'article 330a du Code des obligations impose à l'employeur de remettre un certificat de travail au travailleur, en tout temps s'il le demande ; c'est le cas aussi bien durant les rapports de travail qu'après leur cessation.

Types de certificats

Les certificats qui sont établis pendant la durée des rapports de travail sont dénommés certificats intermédiaires. Ils portent sur la période comprise entre le premier engagement du

travailleur ou entre le moment où a été établi un certificat de travail précédent et le moment où un nouveau certificat intermédiaire est remis. En revanche les certificats finaux sont établis à la fin des rapports de travail ou après celle-ci et portent sur la totalité de ces rapports. L'employeur a le choix entre un certificat qualifié (sous forme d'un certificat intermédiaire ou final) ou un certificat simplifié (appelé aussi attestation de travail). Par rapport au certificat simplifié, le certificat qualifié ne contient pas seulement des données sur la nature et la durée des rapports de travail mais il contient aussi des informations sur les activités

exercées, les prestations et la conduite du travailleur (art. 330a al. 1 CO).

Exigences formelles des certificats de travail

Les certificats de travail doivent revêtir la forme écrite. Un papier à en-tête ou un timbre d'entreprise doit permettre d'en reconnaître clairement l'origine. Il doit être daté et porter une signature juridiquement valable. Le travailleur ne doit pas accepter de fautes d'orthographe, de fautes de style ou de biffage.

Les certificats de travail doivent être rédigés dans la langue la plus parlée dans la région dans laquelle la

prestation de travail a été effectuée. Si toutefois une langue spécifique à une branche (par ex. l'aviation) est différente de la langue parlée sur le lieu de travail, le travailleur peut demander un certificat de travail dans les deux langues.

Le certificat de travail doit obligatoirement porter une date. Celle-ci doit être exclusivement la date à laquelle le certificat a été établi, respectivement signé (exception : injonction juridique).

Le certificat de travail doit être signé. Si l'employeur est une personne physique, c'est à elle de le signer. Si c'est une personne juridique, la signature doit être celle d'une personne autorisée à la représenter ; elle doit être hiérarchiquement et fonctionnellement le supérieur du travailleur. Dans les grandes entreprises, l'établissement des certificats est partiellement délégué à une division du personnel ; il faut alors qu'au moins une des signatures soit celle d'un supérieur direct ou de la ligne.

Exigences sur le contenu

Outre les données personnelles et la liste des activités, qui doivent figurer sur le certificat de travail, les exigences minimales prévoient qu'il doit comporter l'évaluation des prestations, des connaissances spécialisées et du comportement envers les supérieurs, les collaborateurs et les tiers.

Le contenu des certificats de tra-

vail doit répondre aux principes suivants :

Selon le principe de l'exhaustivité, les certificats doivent contenir toutes les informations nécessaires à l'appréciation des prestations et du comportement (les données minimales évoquées ci-dessus doivent y figurer).

Le principe de l'authenticité exige que le contenu des certificats de travail soit exact, qu'il soit véridique. Pour cela, la vérité l'emporte sur la bienveillance. L'évocation de certains faits ou événements (positifs ou négatifs) n'est admissible que s'ils sont essentiels et nécessaires à l'appréciation générale des rapports de travail.

Les formulations des certificats de travail doivent être choisies de manière que le lecteur puisse appréhender le contenu sans équivoque (principe de la transparence). Les codes secrets, les signes énigmatiques et les expressions fourre-tout qui permettent de fournir des informations accessibles aux initiés seulement ne sont pas admissibles.

L'employeur doit formuler le certificat de travail en respectant le principe de la bienveillance. Celle-ci trouve ses limites avec le devoir de vérité. Les points négatifs doivent être mentionnés pour autant qu'ils soient pertinents pour l'appréciation par l'employeur de l'image générale. Mais cela ne s'applique pas aux incidents isolés ou à des faux-pas de moindre importance qui ne sont pas représentatifs pour apprécier le travailleur.

FEMMES

Actives contre la discrimination

SEV La grève des femmes en 2019 est inscrite dans l'histoire. Les thèmes restent d'actualité à de nombreux niveaux et pour divers groupements. Petit résumé de la situation.

Les 11 et 12 septembre s'est tenue la session extraordinaire sur la question féministe - en marge de la session ordinaire du Parlement. Organisée par les comités de grève de Berne et Zurich, elle contenait un programme de grande envergure et a été très convaincante. Lors du workshop avec la juriste Zita Küng (voir photo), l'accent a été mis sur le « scandale macroéconomique », un scandale de discrimination qui concerne toutes les femmes en Suisse. Les estimations établies par l'économiste Mascha Madörin ont montré de façon frappante à combien se montent les lacunes dont les femmes font les frais chaque année - 100 milliards de francs dans le milieu professionnel: et on ajoute encore 248 milliards de francs pour le travail non rémunéré, par année! Par ailleurs, selon l'USS, les femmes de notre pays reçoivent un tiers de rentes de moins que les hommes...

Programme de la commission des femmes

La séance de réflexion de la Commission des femmes les 15 et 16 septembre s'est concentrée une nouvelle fois sur la numérisation (qui s'est d'ailleurs intensifiée à cause du coronavirus). Il a été également question de l'intelligence artificielle. Les débats lancés lors du workshop avec Edith Graf-Litscher,



déroulera le congrès des femmes de l'USS, qui a lieu tous les quatre ans.

Les droits des femmes font partie des droits humains

Il y a 25 ans, des femmes du monde entier se sont réunies à Pékin pour la 4e conférence mondiale des femmes de l'ONU. Un plan d'action a alors été mis sur pied, avec des mesures concrètes visant à éliminer la discrimination des femmes. Le 17 septembre, les femmes se sont remémoré ces jalons qui ont été posés autrefois. Provenant de toute la Suisse, des membres de «Coordination ONG après Pékin Suisse» ont retrouvé 50 autres organisations de la «Plateforme Agenda 2030» afin de poser des jalons pour l'avenir, dans le respect de la question féministe, écologique et durable. Dans ce réseau, la commission des femmes SEV fait le lien entre les femmes syndicales, car la politique des genres est comme la politique des transports: toutes deux ne s'arrêtent pas à la frontière suisse.

NÉGOCIATIONS SALARIALES BLS

BLS: partenariat social mis à mal

Chantal Fischer Le 17 septembre, le BLS a informé sur la manière avec laquelle il va atténuer les réductions de prestations de la Caisse de pensions. Celles-ci résultent de la décision du Conseil de fondation de la Caisse Symova de réduire le taux d'intérêt technique et celui de conversion. Le SEV salue les mesures présentées car elles permettent de maintenir au mieux le niveau des rentes.

La Commission de prévoyance BLS a ainsi décidé d'atténuer en totalité les baisses de rentes pour les collaboratrices et collaborateurs ayant 55 ans révolus à la date de référence du 1er janvier 2022. Une baisse linéaire des apports de financement de 4% par an sera appliquée aux collaborateurs jusqu'à 54 ans. Ceux qui ont moins de 30 ans ne recevront aucun apport.

Le paquet de mesures prévoit en outre que les cotisations à la Caisse de pensions augmenteront dès le 1.1.2022 de 1% pour les 20 à 44 ans et de 2% pour les 45 à 65 ans. La participation des collaborateurs aux cotisations d'épargne se montera à 40% pour toutes des catégories d'âge, celle du BLS sera de 60%. Le SEV juge positive cette mesure car, malgré les cotisations qui augmentent, elle fait que les collaboratrices et collaborateurs jusqu'à 55 ans bénéficient d'une augmentation de leur salaire net.

Malgré ce résultat acceptable, le SEV n'est pas d'accord avec le comportement de BLS. La Communauté de négociations (CN) des syndicats et des associations de per-

sonnel s'est montrée très flexible et a pris part en juillet 2020 à deux rondes de négociations convoquées au dernier moment. Mais BLS n'était alors pas prêt, même partiellement, à entrer en discussion sur son offre. Il a refusé d'entrer en matière sur les nombreuses propositions de la part de la CN, que ce soit lors de négociations elles-mêmes ou plus tard après une intervention écrite auprès de la direction et du conseil d'administration BLS. C'est ainsi que le BLS ne voulait pas négocier même sur un petit montant financier en reconnaissance du gros engagement du personnel cette année dans des conditions très difficiles. De fait la CN a subi des pressions pour qu'elle accepte l'offre du BLS sinon la nouvelle répartition des cotisations d'épargne à la CP pour ces prochaines années aurait été retirée; ceci ne correspond en aucune manière à ce que nous entendons par partenariat social. Le SEV maintient que, malgré le bilan des négociations salariales pour les deux prochaines années, nos membres seront en droit de présenter des revendications. Il a demandé un entretien avec la direction et une délégation du conseil d'administration pour clarifier les modalités futures du partenariat social.

Dans le contexte actuel - problèmes au sujet des subventions perçues en trop, départ du CEO dans la foulée et l'évocation d'un parachute doré de plus d'un demi-million de francs - le goût qui nous reste est d'autant plus amer.

Actualités de la Commission féminine sev-online.ch/fr/le-sev/femmes/

conseillère nationale et secrétaire syndicale SEV, auront encore beaucoup de retentissements. Daniela Lehmann, coordinatrice de la politique des transports au SEV, a également apporté des réflexions intéressantes pour les participantes. L'année prochaine se

SOUS-TRAITANCE DE LA VOIE

Les TPG dérailent-ils ?



Le SEV-TPG va se battre contre le projet d'externalisation du service de la voie et défend les huit collègues menacés.

Yves Sancey

yves.sancey@sev-online.ch

Ayant pris connaissance d'un projet d'externalisation aux TPG, les huit salariés du service de la voie dont l'emploi est menacé ont tous signé une pétition remise à la direction. Le SEV-TPG soutient les collègues. Il est vent debout contre ce projet inacceptable et envisage divers moyens de lutte.

« Nous, employés de la voie, avons pris connaissance du projet de sous-traiter une partie de notre travail. Nous confirmons ce que nos représentants ont dit [...], nous nous opposons à cette sous-traitance. Nous sommes déterminés à sauvegarder notre travail, d'autant que nous sommes tout à fait aptes à l'assumer. »

Le texte de la pétition remise à la direction début septembre et signée par les huit collègues de la voie dont l'emploi est très directement menacé par ce projet de sous-traitance est très clair.

Sous-traiter toute la voie ?

Ils s'opposent clairement au projet des Transports publics genevois (TPG) de lancer un appel d'offre pour l'entretien du rail par soudage. Ce projet contient tous les travaux de soudure et de maintenance (l'entretien, le dépannage et l'intervention d'urgence, y compris les travaux réalisés par le service de la voie).

En option, figure même le piquet voie, projet bloqué jusqu'ici en raison de la question des primes. Jusqu'ici, seule la question très spécifique de l'usure de courbe des rails était sous-traitée depuis des années. C'est à l'occasion du renouvellement de l'appel d'offre pour cette activité très spécifique que la direction songe à élargir le mandat à toute l'activité autour de la voie.

L'Office fédéral des transports avait fait remarquer que le service de piquet n'était pas assuré par suffisamment de personnes. Engager du personnel supplémentaire pour respecter la loi et les temps de repos, cela a un coût.

Menace sur l'emploi et la sécurité

« Pour la direction, externaliser semble donc être la solution de facilité pour assurer le même service sans que cela coûte davantage », s'indigne Valérie Solano, secrétaire syndicale SEV en charge du dossier. Au sous-traitant, soumis à la Loi sur le travail (LTr) plus souple sur les horaires que la Loi sur la durée du travail (LDT) à laquelle sont soumis les TPG, d'engager du personnel à meilleur coût pour faire son bénéfice.

« Au final, c'est bien du dumping organisé auquel se livre cet établissement autonome de droit public cantonal. Des personnes externes interviendront à la place de personnes qui sont déjà là », dénonce Valérie Solano.

Cela fait pourtant des années qu'une équipe très motivée et compétente s'occupe de tout ce qui touche à l'entretien de la voie. C'est grâce à elle que les trams genevois peuvent circuler en toute sécurité et peuvent compter sur son intervention en cas de problème.

Ce sont des collègues !

« Les conducteurs de tram des TPG veulent savoir sur quels rails ils sont en train de rouler. Pour eux, c'est une sécurité de savoir que l'entreprise est capable de faire ça. Ce sont des collègues ! », insiste Solano.

Pour l'équipe de la voie, il est donc incompréhensible que la direction des TPG puisse songer à sous-traiter un tel service stratégique et crucial pour assurer un transport de qualité tant pour les passagers que pour les conductrices et conducteurs. Que deviendraient ces huit collègues si l'appel d'offre était vraiment lancé et qu'une entreprise le remporte ? Il paraît évident que ce projet fait planer une menace très claire sur leurs emplois.

« Le SEV-TPG est totalement opposé à toutes formes de sous-traitance car il estime que l'on ne peut pas contrôler la sécurité, que c'est une perte de savoir-faire, que ce sont des pertes d'emploi et que c'est une réduction de la compétence générale de l'entreprise », s'inquiète Valérie Solano. Cela

affaibli également l'autonomie de l'entreprise qui n'est plus capable d'exécuter des travaux majeurs d'infrastructure, alors même que le réseau s'étend. »

Soutien du syndicat

A notre connaissance, l'appel d'offre n'a pas encore été déposé. La direction a donc encore la possibilité de rétro-pédaler et de renoncer à cette fausse bonne idée.

Le comité SEV-TPG a pris connaissance du problème au moment du dépôt de la pétition et accompagne l'ensemble des travailleurs de la voie menacés. Un courrier a été envoyé ce lundi à la direction pour faire part de l'opposition du syndicat et lui demande de renoncer à ce projet.

« Si la direction devait rester sourde à cette demande, le comité prendra les mesures qui s'avéreront nécessaires, met en garde Valérie Solano. Le SEV défendra les collègues face à cette mesure inique et dont la coloration néolibérale est indigne d'une entreprise publique. »

SHEILA BELOMETTI ET MARIO SCHMID

Deux nouveaux visages



Mario Schmid et Sheila Belometti



Elisa Lanthaler Une nouvelle place de travail en ces temps difficiles face au coronavirus, un sacré défi. Au début du mois de juin, Sheila Belometti a repris le poste de Christoph Geissbühler au secrétariat régional de Zurich. Secrétaire syndicale, elle est en charge des dossiers CFF. Âgée de 32 ans, elle dresse un bilan très positif de ses premières semaines au SEV: « Grâce au super team à Zurich et à ma supérieure, Barbara Spalinger, qui se sont montrés ouverts et serviables, j'ai très bien commencé à mon nouveau poste. »

Sheila Belometti a grandi essentiellement à Losone chez ses arrière-grands-parents qui avaient émigré depuis Berne dans ce canton du sud. En 2008, la Tessinoise est partie à Zurich pour étudier les sciences des religions et l'islamologie. Par la suite, Sheila Belometti a fait un master en religion, économie et politique à Zurich, Lucerne et Bâle. Douée pour les lan-

gues, elle est non seulement parfaitement bilingue (italien-allemand), mais elle parle aussi couramment le français et l'anglais. Elle se débrouille également en espagnol, perse et arabe. Certainement avec une idée derrière la tête, elle a fait un stage au DFAE après ses études. Elle a ainsi passé cinq mois en Arabie saoudite puis travaillé à l'ambassade suisse de Skopje. Dès 2017, Sheila Belometti a été hôtesse de l'air chez Helvetic et est devenue cheffe de cabine en août 2018. Entre autres, le fait que Helvetic n'ait pas encore de CCT a éveillé l'intérêt de Sheila Belometti pour l'importance du rôle des syndicats. « J'ai constamment prétendu qu'il fallait s'organiser sur le plan syndical - et d'ailleurs j'ai souvent été convoquée au bureau à cause de cela », sourit Sheila Belometti. Maintenant, elle a changé de côté: « J'ai toujours voulu travailler dans un secteur non lucratif. » Ce qui lui plaît tout particulièrement,

c'est que le SEV se focalise sur une seule branche, permettant ainsi d'agir de manière spécifique. « Comme je viens de la branche des transports, le SEV était tout naturellement le syndicat qu'il me fallait ! » Pendant son temps libre, la Zurichoise est très sociable et aime rencontrer des amis. Cuisinière talentueuse, les voyages la passionnent également.

De Berne à Zurich

Sheila Belometti ayant rejoint le team de Zurich, celui-ci est maintenant au complet avec encore Regula Pauli, Markus Cadosch, Claude Meier, Angela Moonen-Herzog et Mario Schmid depuis l'automne passé. Natif de Zoug, Mario a travaillé depuis 2011 au secrétariat central à Berne au service de protection juridique professionnelle. Âgé de 34 ans, il est engagé depuis septembre 2019 au secrétariat régional de Zurich, à 60% pour le service juridique et 20% comme

secrétaire syndical responsable d'Elvetino. Ce nouveau défi lui plaît énormément: « Le travail est intéressant mais davantage orienté sur le plan politique: il y a beaucoup plus de séances et de négociations. » Son cheval de bataille reste toutefois l'assistance judiciaire: « J'apprécie le contact direct avec les membres; j'aime essayer de résoudre un problème, dans le meilleur des cas, avec l'employeur - ou, si nécessaire, avec une procédure juridique à l'encontre de ce dernier. »

Mario Schmid a grandi dans la pittoresque ville de Zoug, entouré de trois frères et sœurs. Après l'école de commerce et une maturité, il a étudié le droit à Zurich. Il était encore aux études quand il a commencé au SEV en 2011 dans le team d'assistance judiciaire. Avec son épouse et leur petite fille née au mois d'avril, Mario Schmid habite à Escholzmatt dans l'Entlebuch.

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 Wydler

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.-

Annonces: 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-press: AZ Verlagsservice AG, Aarau; www.chmedia.ch

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

Le prochain journal paraîtra le 8 octobre.

Le délai pour les annonces est fixé au lundi 28 septembre à midi, celui de l'agenda au 1er octobre à 10h.

Sections

8.10 ANNULATION PV Biel-Bienne

Annulation de la randonnée d'automne avec Fritz Lerch, prévue le 8 octobre. La prochaine réunion de la PV Biel/Bienne : peut-être la fête de la Saint-Nicolas le jeudi 3 décembre.

Le comité.

24.9 VPT TL

Assemblée générale statutaire a lieu à 19h30, Restaurant « Le Florissant » à Renens. Ordre du jour : Rapports (président, caissiers, commissions), élections (d'un membre et d'un membre suppléant à la commission de gestion et de deux membres au comité de section), Négociations ATT - Convention revalorisation fonction LEB - Nouveau système de vacances aux points pour le m1, Reconnaissance de l'engagement des employés tl pendant la période COVID19, Groupe de travail pour les règles ATT m1, Négociation horaire LA et Divers.

Le comité

28.9 PV Fribourg

Visite guidée du cœur médiéval d'Avenches par notre secrétaire Jean-Louis Scherz, le régional de l'étape. Cette visite durera env. 1 h avant le repas de midi au Restaurant de la Couronne en plein centre d'Avenches. La visite ne comporte pas d'obstacles tels que marches, etc. Vos possibilités de voyage pour cette rencontre (n'oubliez pas votre masque) : Dép. de Fribourg avec Bus TPF à 10.19(arr. à Avenches Faubourg à 10.46) et ensuite à pied jusqu'à l'Hôtel de Ville. Avec le train: arr. Avenches 10.30 h et bus jusqu'à l'Hôtel de Ville. A 11h, départ pour la visite. Vers 12.15 h, repas formule Buffet . Café offert

par la Section PV Fribourg.

Inscriptions jusqu'au 25 septembre: Eric Pont: niri@sunrise.ch, 026 660 59 63, 076 579 59 63 ou Joël Terrapon, terrapon.joel@bluewin.ch, 026 660 53 70 ou 079 697 47 94

6.10 PV Vaud

Sortie Brisolée à Fully (VS), le mardi 6 octobre.. RDV à 9h30 dans le hall principal de la gare de Lausanne. Départ à 9h50. Arrivée à Fully à 10h58. Marche de 15 minutes jusqu'à la Cave d'André Roduit et Fils, où l'apéritif, puis la brisolée nous seront servis avec vins, viande froide et fromages et pains, dessert et café, tout en respectant les distances et mesures sanitaires. Participation limitée à 60 personnes. Les personnes qui ce jour-là ressentiraient des symptômes du COVID (fièvre, toux, rhume, etc.) sont priées de rester à leur domicile et d'en informer le no de téléphone 079 502 54 93. Retour pour 17h10 à Lausanne. Les personnes ayant des difficultés pour marcher peuvent s'annoncer, lors de l'inscription, pour un transport automobile. Titre de transport à prendre de Lausanne à Fully, Pont de La Louve ou les FVP. Prix de la Brisolée, y compris les boissons : 65 fr. Inscriptions jusqu'au jeudi 30 septembre avec votre numéro de téléphone à adresser à : Michel Cavin - Grand-Rue 2 - 1148 Moiry (VD). michel_cavin@yahoo.fr ou sev-pv@bluewin.ch

16.11 AS Ouest

L'assemblée générale d'automne a lieu le lundi 16 novembre à 18h15 à Lausanne, à l'espace Dickens, Av. Charles Dickens (à côté du secrétariat régional SEV). Invité : Giorgio Tutti, président du SEV. Repas offert par la section en fin d'assemblée. Au vu de la situation avec le Covid-19, le nombre de places est limité. Inscription pour l'assemblée et le repas obligatoire par mail jusqu'au 15 octobre : ouest@as-online.ch ou auprès du secrétaire par sms/tél : 079/172.39.31

COMITÉ CENTRAL VPT

Beaucoup de nouveaux membres



Christian Neff, dernière séance CC comme secrétaire.

Christoph Locher Alors que la séance de printemps du Comité central VPT avait été supprimée à cause du Covid-19, c'est au grand complet que le CC s'est réuni le 10 septembre. Le président du jour Peter Bernet était visiblement heureux de se retrouver à nouveau avec tous les membres du comité. Gilbert d'Alessandro a décrit comment le SEV s'est engagé dès le début de la pandémie pour la protection des employés des transports publics et comment il a agi pour que la Confédération et les cantons assument leurs responsabilités envers les entreprises. Une grande incertitude subsiste encore quant aux conséquences financières pour elles, en particulier pour les entreprises touristiques (voir en page 2).

Le SEV s'opposera énergiquement aux licenciements et aux réductions de salaire. L'Assemblée des délégués VPT a dû être

renvoyée, elle aura lieu le 20 octobre. Le CC en a préparé l'ordre du jour. Il a aussi pris des dispositions pour le cas où la pandémie devait en exiger l'annulation au dernier moment. Le Comité central a mandaté le président central pour poursuivre le débat sur le projet de loi CO2 au sein des organes du SEV. Le CC le trouve inéquitable car ce sont les travailleurs avec les revenus les plus modestes qui seront touchés.

Christian Fankhauser a traité de l'actualité syndicale. La décision a été prise de retirer notre proposition au Congrès de création d'un observatoire national de la violence. On doit toutefois constater que la loi concernant les agressions contre les collaborateurs des transports publics n'est pas encore suffisamment connue de tous les cantons et de toutes les entreprises. Il en résulte une application lacunaire.

L'édition 2021 des journées de branche est en préparation. Il faut naturellement espérer qu'elles puissent avoir lieu au printemps prochain. Le coronavirus n'a pas empêché qu'un nombre réjouissant de nouveaux membres soient recrutés. Les chiffres sont proches de ceux de l'année dernière. Que toutes celles et tous ceux qui, malgré la situation difficile, ont continué à s'occuper du recrutement pour le SEV soient chaleureusement remerciés. Continuez, il n'y a que comme cela que nous resterons une force ! Les campagnes actuelles de recrutement vont être poursuivies en 2021. Pour terminer, le président a relevé qu'il s'agissait de la dernière séance de CC pour Philippe Chambovey (CG), pour le vice-président Peter Bernet et pour le secrétaire Christian Neff. Il les a chaleureusement remerciés pour l'intense travail qu'ils ont fourni.

Agenda 13/20

PV GENÈVE

Programme chamboulé

PV Genève La Covid-19, ça vous dit quelque chose ? Notre programme d'automne en est chahuté, comme pour toutes les sections. Votre santé et votre sécurité sont prioritaires pour nous.

Dans ces conditions :

- le Café des dames seules du mardi 6 octobre est reporté à des temps meilleurs. Nous sommes désolés pour ces dames
- l'assemblée du 13 octobre est mainte-

nue avec un nombre de places limité ; inscrivez-vous auprès du président au 076 332 93 70

- la fête de Noël est en principe maintenue, changement de date au 15 décembre et changement de salle. Détails suivront.

Chères et chers collègues, nous comptons sur votre compréhension et nous vous souhaitons une très bonne santé. Prenez bien soin de vous et des vôtres !

Born Frederico-Henri; 1937; secrétaire, Wabern, PV Bern.

Dentan Roland; 1934; contremaitre, Blonay, PV Vaud.

Décorvet Victor; 1935; conducteur, Fribourg, VPT tpf.

Rauber Niklaus; 1950; conducteur, Jaun, VPT tpf.

Sauthier Marie-Louise; 1926; veuve de Charles, St-Maurice, PV Valais.

Turin Jean-Robert; 1958; ouvrier spécialiste, Bousens, VPT TL.

Wolf Klara; 1932; veuve de Gaston, Biel/Bienne, PV Biel-Bienne.

DÉCÈS



Jugend
Jeunesse
Gioventù

Bateau avec petit-déjeuner et visite guidée du Musée des transports

3 octobre 2020

La Jeunesse SEV est de retour! Viens donc écumer le lac avec nous et explorer le Musée des transports.

Programme: - Petit-déjeuner sur le bateau au départ de Lucerne en direction de Brunnen
- Transfert au Musée des transports
- Visite guidée Musée des Transports
- Visite du Musée des transports
- Fin de journée dans une atmosphère détendue

Rendez-vous: 10:05 heures à l'ancien portail de la gare de Lucerne.

Coûts: Frais de participation CHF 20.-
Non membres CHF 70.-
Gratuit pour les apprenants

Envoie ton inscription d'ici au 25 septembre 2020 par mail à jugend@sev-online.ch ou fais un message au 079 223 59 89.

Nous nous réjouissons de te voir!



HORIZONS

Initiative multinationales responsables : une responsabilité globale s'impose

Lavinia Sommaruga



Alliance Sud et membre de la coordination de la campagne

Conditions de travail catastrophiques dans les usines textiles en Asie, travail des enfants dans les plantations de cacao en Afrique occidentale, agriculteurs chassés de force de leurs terres au Pérou : trop souvent, les multinationales basées en Suisse sont impliquées dans des scandales parce qu'elles violent les droits de l'homme et polluent l'environnement. Avec l'Initiative pour des entreprises multinationales responsables, nous voulons mettre fin à ces pratiques.

Depuis des décennies, des multinationales exploitent les lacunes législatives ou la faiblesse du système judiciaire de certains pays du Sud pour violer systématiquement les droits de l'homme et les normes environnementales. Hormis quelques cas de scandale médiatique ou de tentative d'action en justice, la plupart du temps, les entreprises en question s'en tirent impunément et continuent à détruire la vie des habitants de ces pays : parmi elles, on trouve plusieurs multinationales basées en Suisse, comme Glencore, Syngenta et LafargeHolcim.

Pour mettre fin à ces pratiques commerciales inacceptables, l'Initiative pour des multinationales responsables a été lancée en 2015 et a rapidement recueilli plus de 120 000 signatures. Après une longue odyssée parlementaire, au cours de laquelle le lobby des multinationales a utilisé tous les moyens à sa disposition pour rejeter une contre-proposition contraignante, l'Initiative sera finalement soumise au vote le 29 novembre.

Le principe au cœur de l'initiative est évi-

► Pour plus d'informations :
initiative-multinationales.ch/

dent : si des entreprises comme Glencore polluent l'eau potable ou empoisonnent les enfants avec des métaux lourds, elles doivent répondre de leurs actes et assumer leurs responsabilités. Concrètement, cela signifie que les multinationales basées en Suisse sont responsables, en vertu du droit civil, des violations des droits de l'homme ou des normes environnementales commises par les entreprises qu'elles contrôlent à l'étranger, à moins qu'elles ne puissent prouver qu'elles ont respecté leur devoir de dili-

gence.

Il s'agit d'une règle équitable pour les multinationales qui effectuent leurs contrôles de manière équitable et ont ainsi la possibilité de se décharger de toute responsabilité.

Il n'est donc pas surprenant que l'Initiative soit soutenue par une large coalition de 114 organisations issues des domaines de la politique de développement, des droits de l'homme, des droits des femmes, de la protection de l'environnement, des églises, mais aussi des unions syndicales et des groupes d'actionnaires.

N'étant liée à aucun parti politique, l'Initiative pour des multinationales responsables dépend de l'engagement de milliers de volontaires de la société civile qui, en accrochant le drapeau sur leur balcon, en écrivant une lettre aux journaux ou en informant leurs connaissances du vote, rendront possible un OUI à l'Initiative : une victoire historique le 29 novembre

Enfants empoisonnés

À Cerro de Pasco, l'air et l'eau sont empoisonnés aux métaux lourds. Une mine gigantesque contrôlée par Glencore en est responsable. Les conséquences de cet empoisonnement au plomb sont particulièrement graves pour les enfants : anémie, handicaps et paralysies.

L'air, les sols, l'eau, tout est contaminé. L'espérance de vie des habitant-e-s est de cinq ans plus faible et la mortalité infantile plus élevée que dans d'autres villes péruviennes.

Les enfants sont particulièrement touchés car, exposés à la même contamination, leur corps absorbe nettement plus de plomb que celui des

adultes. Dans la région, 2'000 enfants présentent une intoxication chronique aux métaux lourds.

Contrairement à ce que prétend Glencore, la pollution n'est pas seulement une partie de l'histoire du site. Une analyse en laboratoire de cheveux d'enfants démontre que la teneur en plomb a continué d'augmenter ces dernières années.

Ce qui change avec l'initiative : Glencore doit immédiatement cesser d'empoisonner les enfants et les adultes de Cerro de Pasco avec des métaux lourds. L'initiative des multinationales responsables demande que Glencore soit tenu responsable de ces pollutions et empoisonnements.



VERSUS

@l_u_t_h_o_r

Rester en lien pour ne rien perdre de nous-mêmes.

Sous son nom d'artiste l-u-t-h-o-r, Romain consacre depuis quelques temps un 10% pour essayer de vivre de la photo à côté de son autre travail.

Sur son compte Instagram, vous ver-

rez d'autres magnifiques photos de la gare de Lausanne, mais également du lac Léman, de concerts ou du plongeur de la plage de Lutry (VD).

Insta : @l_u_t_h_o_r

FB : @troisfoisbang

Web : www.troisfoisbang.com

QUIZ

As-tu bien
lu ton journal**1. Combien de personnes ont participé au rassemblement de protestation à Zurich contre une détérioration des conditions de travail et des salaires?**

- a. 150
- b. 750
- c. 1500

2. De combien de minutes se raccourcit le trajet entre Zurich et Milan grâce au nouveau tunnel du Ceneri?

- a. De 15 minutes
- b. De 23 minutes
- c. De 30 minutes

3. A combien est estimé le travail non rémunéré effectué par les femmes par année?

- a. 28 milliards de francs
- b. 100 milliards de francs
- c. 248 milliards de francs

4. Quelle est l'activité professionnelle de Sandro Kälin, président central de la sous-fédération TS?

- a. Contrôleur technique chez CFF Cargo
- b. Mécanicien-électricien aux CFF
- c. Maintenance du matériel roulant CFF

Pour participer, merci de nous envoyer vos réponses d'ici le **mercredi 30 septembre 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 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 du concours N° 11 : B/A/A/C

Denise Felix, Genolier, membre de SEV GATA, remporte **des bons d'achat de livres d'une valeur de 40 fr.**

SUR LES TRACES DE...

Laurent Juillerat,
de ramoneur
à mécanicien

Vivian Bologna
vivian.bologna@sev-online.ch

C'est sur une ligne ferroviaire vouée à disparaître dès 2025 pour être remplacée par un bus électrique que nous rencontrons **Laurent Juillerat**. Le président de la section TRN-rail conduit en effet «Le Régional» sur la voie étroite qui relie Le Locle et Les Brenets. Ramoneur, puis mécanicien, il a aussi le permis de conducteur de bus. Jovial en permanence, il s'engage sans compter pour le SEV.

Nous nous retrouvons à la gare du Locle ce vendredi 11 septembre pour dresser son portrait. A bord du «Régional» exploité par l'entreprise TransN où il travaille depuis 2007, Laurent Juillerat nous emmène aux Brenets, que nombre de touristes rallient pour se rendre au Saut du Doubs. La conduite de ce véhicule de 1950 nécessite de la dextérité : «A bord, on est maître de la machine. Il n'y a pas d'électronique pour garantir un système de freinage automatisé si nécessaire. Et parfois, la machine est lente à la détente quand elle doit obéir à nos ordres. Il faut alors garder la tête froide», sourit-il.

Pour cet habitant des Brenets de 43 ans, la disparition annoncée de la ligne ferroviaire pour fin 2023, puis de la reprise de l'exploitation permanente par un bus électrique dès 2025 est un crève-coeur. «La ligne n'est pas suffisamment

rentable, mais le sera-t-elle jamais? Sur le papier le projet est intéressant car il prévoit d'emprunter une partie du tracé ferroviaire actuel et de prolonger la ligne de bus jusqu'au lac et, éventuellement, de l'autre côté de la frontière. Mais il y a encore pas mal d'inconnues. On nous annonce une cadence à la demi-heure. Pour les emplois, cela semble intéressant, mais on n'a pas encore de faits très concrets.»

Président de section depuis trois ans

Et comme syndicaliste, les questions d'emploi sont bien sûr cruciales pour lui, qui préside l'une des trois sections SEV au sein de l'entreprise neuchâteloise TransN, la section TRN-rail. «Nous comptons une septantaine de membres dans la section. Les questions de temps de travail - notamment le bon équilibre des minutages, le respect des 2042 heures annuelles - et la bonne application de la CCT sont les deux axes d'action principaux pour le SEV. Parmi les prestations que nos membres apprécient, il y a aussi la protection juridique professionnelle du SEV. C'est du béton. Dans la CCT, nous avons ancré avec précision les étapes et les droits des employé-e-s en cas de procédure disciplinaire. Un membre syndiqué a le droit de se faire accompagner lors d'un entretien. Nous serons là pour le soutenir!», assure Laurent.

Si le rail faisait bel et bien partie de son histoire familiale, il n'y a pas atterri immédiatement au terme de sa scolarité obligatoire. «Mon ar-



Vivian Bologna

rière-grand-père était chef de gare au Creux, dans le Jura bernois. Quant à ma grand-mère, elle était garde-barrières. Mon père aurait voulu devenir pilote de locomotive, mais n'a pas été retenu. Moi, je suis entré aux CFF en 2006 pour devenir mécanicien B100, après une première formation de...ramoneur. J'ai travaillé quelques années après avoir eu mon CFC, mais en fait le métier ne me plaisait pas et les conditions de travail n'étaient pas très attrayantes...»

Syndicaliste dans l'âme, Laurent Juillerat veut alors bifurquer: «J'aurais dû faire une maîtrise fédérale pour améliorer mes conditions de travail de ramoneur, mais je n'ai pas eu la motivation. J'aimais conduire. J'ai hésité à devenir maître d'auto-école ou pilote de locomotive. Mon père, grand amateur de trains, m'a alors fait remarquer que les CFF cherchaient du monde. Pendant ma formation, TransN (TRN avant la fusion avec les TN) mettait au concours un poste pour conduire le «Régional». Et c'est comme ça que j'ai changé de voie.»

Mais Laurent a une autre corde à son arc, puisqu'il est au bénéfice du permis de bus depuis 2017 que son entreprise a financé lorsque la ligne entre les Brenets et le Locle a dû être fermée pour permettre de réparer tous les essieux défectueux des véhicules. «Je suis polyvalent, mais le côté négatif c'est que je ne conduis que rarement des bus pour l'entreprise. Alors c'est parfois difficile de se remettre dans le bain quand c'est nécessaire. Les véhicules mesurent parfois

8 mètres, voire 10 ou 12 mètres. Quand ça fait six mois que t'as pas roulé, c'est speed sur un réseau étroit comme celui de la ville du Locle...»

Engagement syndical... et politique

Syndicalement, il siège au comité de la branche rail de la VPT et est candidat au poste d'assesseur à la Commission centrale VPT. Son engagement est aussi politique, puisqu'il siège au législatif communal dans l'Union démocratique... de gauche, formation politique d'élus de divers partis. Il sera d'ailleurs candidat aux communales de cet automne sur les rangs socialistes dans la nouvelle commune fusionnée Le Locle-Les Brenets. «Je faisais de la politique avant d'être au comité de TRN-rail. La politique m'a toujours intéressé. On apprend énormément sur le fonctionnement démocratique, sur la vie locale et on se découvre soi-même aussi. Prendre des décisions, participer, s'engager, les points communs entre politique et syndicat sont nombreux», considère-t-il.

Pour ses engagements, il a pu tirer profit des cours Movendo de Mind Mapping qu'il a suivis grâce aux prestations du SEV. «Il m'ont été d'une grande utilité car à la base je suis bordélique. Avec ce cours, j'ai pu mieux structurer ma pensée et mon discours.» Et pour clore, signalons que ce père de deux filles de 12 et 10 ans trouve encore le temps de s'engager pour Ludesco, un festival de jeux de société à la Chaux-de-Fonds. Logique pour un jovial.

PROCHAIN ARRÊT,
NATURE

Louiza

