



# SEV N°7

Le journal du Syndicat du personnel des transports



INITIATIVE

## Ta signature pour renforcer l'AVS

Edito de Giorgio Tuti, président du SEV



Nous avons besoin de ta signature! Et de celle de ton entourage pour faire aboutir l'initiative populaire « Renforcer l'AVS avec les bénéfices de la Banque nationale ». L'Union syndicale suisse (USS) vient en effet de lancer le 24 mai le texte et doit donc réunir 100 000 paraphes en 18 mois.

Le SEV s'est engagé à en récolter plus de 10 000. Un chiffre important qui reflète sa force dans la constellation de l'USS. Un chiffre qui nous renvoie à la récolte couronnée de succès des signatures pour la 13e rente AVS.

Pour y parvenir, nous privilégions le contact direct avec nos membres. Pour commencer, vous trouverez dans ce journal une feuille de signatures à renvoyer le plus rapidement possible. Cela nous permettra de savoir rapidement où nous en sommes.

Le contact direct, c'est bien sûr aussi celui de tous les jours sur la place de travail, qui fait notre ADN, ou les assemblées et les sorties de sections, ainsi que les actions dans l'espace public.

Pour ceux qui préfèrent utiliser les canaux numériques, nous avons créé un dossier spécial sur notre site internet [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) où il est possible de remplir le formulaire en ligne.

Les occasions et les canaux sont donc multiples et je suis convaincu que nous parviendrons rapidement à remplir notre quota de signatures.

Les arguments ne manquent pas. Le pouvoir d'achat s'érode et l'AVS est un pilier essentiel -sinon le seul - pour de très nombreux et de très nombreuses retraité-e-s. L'AVS doit donc être renforcée. Pour cela, l'USS a lancé l'initiative pour une 13e rente AVS qu'il est

notamment possible de financer par le biais d'une partie des bénéfices de la BNS.

La distribution des bénéfices à l'AVS n'aura lieu que si les réserves de la BNS sont particulièrement élevées. En outre, la totalité des recettes provenant des intérêts négatifs devra être versée en une fois au fonds AVS.

Avec cette initiative, l'USS propose une alternative aux attaques en règle menées par le Parlement contre les retraites, à savoir le relèvement de l'âge de la retraite des femmes et la baisse des rentes du 2e pilier.

Même si nous sommes convaincu-e-s du bien-fondé de notre initiative et de son soutien populaire, nous savons que rien n'est gagné. Mais, l'AVS est centrale pour notre système de prévoyance.

Renforçant-la en signant et faisant signer l'initiative!

**CFF**  
L'invalidité professionnelle, c'est quoi exactement?  
2

**VPT**  
Le pouvoir d'achat au centre des journées des branches bus et rail  
5

**CFF Cargo**  
Accord concernant les profils professionnels  
7

MICHAEL SPAHR

## Élections CoPe CFF

Lors des élections complémentaires écrites pour les sièges vacants dans les commissions du personnel des CFF, les collègues suivants ont été élus : dans la CoPe Divisions Production et Marché Voyageurs, Cedric Cruchon (SEV) de la circonscription électorale PP-STP et Lucas Tobler de la circonscription électorale UHR ; dans la CoPe surface Production Voyageurs Conduite des trains, Patrik Fux de la circonscription Centre et Sandro Baumgartner de la circonscription Est. Le SEV félicite les collègues pour leur élection et se réjouit d'une bonne collaboration.

## CCT SEFA Mobilité

C'est une première en Suisse romande. Le SEV renouvelle une CCT d'entreprise chez un employeur CarPostal. Et après trois ans de négociations, le 24 mai, les partenaires ont enfin signé la CCT SEFA Mobilité. La conjoncture ne permettant pas d'obtenir des résultats mirobolants, un



système salarial équitable est toutefois à présent en place, avec une progression ordinaire. Il reste encore quelques points à régler concernant l'entrée en vigueur des gratifications d'anciennetés et les règles d'application de la progression salariale en évitant l'arbitraire. Sur la photo, de gauche à droite : Olivier Truchot, délégué SEV et Daniel Gonçalves, chef SEFA Mobilité.

## Concurrence

Suite à une mise au concours, la concession pour une ligne de bus privée entre Sion et Sierre est tombée dans le giron de CarPostal. Face aux conditions de reprise, le personnel s'étrangle, révèle *Le Matin Dimanche*. La fourchette salariale ne fait presque pas de différence entre novices et expérimentés dont le salaire est amputé de 1000 à 1500 francs par mois, 13e salaire compris. Les économies, à la fin, c'est toujours sur les chauffeurs.



Le 22 novembre 2016, plus de 300 membres du SEV étaient au Wandorf pour défendre l'invalidité professionnelle et les cotisations-risques.

## ÉCONOMIES AUX CFF

# Invalidité professionnelle, mode d'emploi

**Vivian Bologna**  
vivian.bologna@sev-online.ch

**La suppression de l'invalidité professionnelle est l'une des trois mesures d'économies envisagées par les CFF sur le dos du personnel. Le principe de l'invalidité professionnelle est inscrit dans la CCT, mais ses modalités figurent dans une convention entre les CFF et la Caisse de pensions. La suppression de l'invalidité professionnelle rapporterait quelque 8 millions par année, selon les chiffres des CFF. De quoi s'agit-il exactement ?**

« Les collaborateurs des CFF sont assurés auprès de la Caisse de pension des CFF contre l'invalidité professionnelle. Il y a invalidité professionnelle lorsque l'employé-e n'est plus apte, pour des raisons de santé, à exercer son activité actuelle ou une autre activité que l'on peut raisonnablement attendre de lui et qu'il n'a pas droit à une rente entière de l'AI. Cette invalidité professionnelle s'élève à 60% du salaire assuré jusqu'au départ à la retraite. S'y ajoute une rente-pont AVS à hauteur de 90% de la rente maximale AVS », explique Vincent Brodard du service juridique du SEV.

Tout le monde n'y a pas droit. Le chemin qui y mène est long. La personne passe d'abord par la phase de réintégration professionnelle des CFF qui dure deux ans. Si aucun emploi n'est possible, l'invalidité professionnelle devient une option dès 50 ans révolus et 10 ans de cotisations à la caisse de pensions. « Cette invalidité professionnelle a été pensée pour des personnes qui exercent une profession de monopole et dont la réintégration dans le monde professionnel est très, très compliquée, voire impossible. En supprimant cette invalidité professionnelle, les CFF précarisent des personnes qui n'ont quasiment aucune chance de retrouver un emploi. Les perspectives qui leur sont

offertes sont le chômage d'abord, les services sociaux ensuite », critique Valérie Solano, vice-présidente du SEV « Cette attitude n'est pas socialement responsable pour une entreprise dépendant de la Confédération. Au final, ce sera tout de même le contribuable qui paiera. La personne qui en fera les frais vivra dans une situation précaire. Cela est d'autant plus problématique que les CFF n'ont cessé de diminuer les possibilités de réintégration internes et réduit les postes d'intégration. »

### Mobilisation en 2016

Il n'est pas inutile de rappeler que la convention sur l'invalidité professionnelle avait déjà été résiliée pour fin 2016. « A l'époque, les cotisations-risques de 2% auprès de la caisse de pensions étaient entièrement supportées par les CFF. En résiliant la convention, les CFF voulaient obtenir une participation des employé-e-s. Ce fut le deal négocié fin 2016 après une mobilisation du SEV devant le siège des CFF au Wandorf où 300 employé-e-s s'étaient réunies : l'invalidité professionnelle fut prolongée

de 6 ans jusqu'à fin 2022. Depuis, le personnel paie un quart des cotisations-risques (soit 0,5% du salaire brut), rappelle Franziska Schneider, responsable du service juridique du SEV et membre de la Caisse de pensions des CFF. D'ailleurs, ces cotisations-risques sont aussi attaquées par les CFF. Après avoir payé la totalité jusqu'à fin 2016, puis les ¾ jusqu'à la fin de cette année, les CFF veulent désormais que ces cotisations soient payées paritairement dès 2023. Quant à la 3e mesure, elle concerne les cotisations aux coûts de maladie qui devraient passer de 1,2% à 1,7%. « Nous l'avons déjà dit et le redisons. Ces attaques s'en prennent au pouvoir d'achat des employé-e-s ainsi qu'à la protection pour les plus vulnérables, souligne Valérie Solano. Les réactions du personnel que nous avons pu recueillir sont unanimes. La colère gronde et l'entreprise se met ses collaborateurs et collaboratrices à dos, alors qu'elle affirmait il y a peu que « Le bonheur des collaborateurs fait le bonheur des clients ». Ces prochaines semaines nous allons consulter la base de notre syndicat pour déterminer la réponse à donner à ces attaques. »

## Campagne de syndicalisation 2022

En 2022, le SEV entend faire encore mieux qu'en 2021 en ce qui concerne les nouvelles adhésions. Parmi les mesures pour y parvenir, il y a le renforcement du réseau des meilleurs et meilleures recruteurs et recruteuses et des objectifs chiffrés pour les sous-fédérations.

Les mesures d'économies aux CFF (voir ci-contre) et les réponses que nous entendons y apporter sont l'occasion de convaincre les collègues non syndiqués de se joindre au SEV. Une réponse collective forte est centrale.

Indépendamment de l'actualité, le SEV avait décidé de lancer une campagne de syndicalisation aux CFF, en commençant par la Suisse alémanique au mois de juin.

Pour cela, les sous-fédérations ont trouvé un ou une ambassadrice qui explique en quelques phrases quelles sont les raisons qui l'ont poussé-e à adhérer au SEV. Que ce soit sur flyer ou en vidéo, ces témoignages sont de magnifiques preuves d'un précieux engagement militant. « Les messages et les personnalités choisies doivent permettre de convaincre les non syndiqué-e-s d'adhérer, souligne Sandra Ritz, responsable du recrutement au SEV. Je me réjouis de voir les effets de cette campagne qui se traduira par de nombreuses présences sur le terrain et sur nos divers canaux de communication. » La campagne au Tessin et en Romandie se déroulera en septembre.

VALÉRIE SOLANO répond

## « Les avancées sociales ne sont pas tombées du ciel »

**?** Pourquoi le SEV participe-t-il au 1er Mai ? Ne devrait-il pas se concentrer sur la défense des intérêts de ses membres, comme la lutte contre les économies sur le dos du personnel aux CFF ?

Participer au cortège du 1er Mai et oeuvrer pour l'intérêt concret de ses membres sont intimement liés et ne sont pas du tout contradictoires. C'est du moins la position du SEV. Tous les syndicats ou associations professionnelles ne font pas la même analyse et c'est un des points qui nous différencie d'eux. Nous pensons en effet que s'engager pour lutter contre les économies sur le dos du personnel, aux CFF, par exemple, est évidemment une priorité absolue. Nous sommes d'ailleurs en pleine consultation de nos membres pour connaître leur capacité à se mobiliser en faveur de leur contrat de travail. Il y a six ans, cette mobilisation avait conduit plus de 300 collègues à manifester devant le Wankdorf et à l'intérieur du siège central des CFF pour le maintien de l'invalidité professionnelle et les hausses des cotisations-risques à la Caisse de pension. Soit deux des trois

points actuellement concernés par les mesures d'économies. En 2018, plus de 1500 employé-e-s des CFF sont descendu-e-s dans la rue pour une bonne CCT.

Ces manifestations visent à montrer à l'opinion publique notre volonté de nous rassembler autour d'un même objectif. C'est aussi l'expression de la force du collectif. C'est cette visibilité qui permet ensuite de négocier dans des conditions plus favorables face à l'employeur.

Le 1er Mai répond en partie à la même logique de démonstration et de symbole. Cette année, il était placé sous le thème de la liberté, de la paix et de la solidarité. Il était important de se réunir le jour de la Fête du travail pour montrer quelles sont les actualités syndicales, qu'elles soient internationales, nationales ou régionales. Mais le 1er Mai demeure aussi nécessaire pour commémorer les mobilisations passées, qui ont permis des avancées marquantes dans les conditions de travail des travailleurs et travailleuses, aux CFF également.

Valérie Solano est vice-présidente du SEV. Tu as des questions pour elle ou pour le SEV? Ecris-nous à [ajournal@sev-online.ch](mailto:ajournal@sev-online.ch)

### INITIATIVE

# Renforcer l'AVS grâce aux bénéfices de la BNS

Union syndicale suisse/Vivian Bologna  
[vivian.bologna@sev-online.ch](mailto:vivian.bologna@sev-online.ch)

**La récolte de signatures en faveur de l'initiative populaire « Renforcer l'AVS grâce aux bénéfices de la Banque nationale » a débuté le 24 mai. La Banque nationale suisse (BNS) a amassé des milliards de francs avec les taux d'intérêts négatifs et les bénéfices réalisés. Cet argent doit revenir à la population. C'est ce que prévoit l'initiative sur la BNS.**

L'initiative fait la démonstration qu'il est possible d'avoir une AVS aux reins solides sans relever l'âge de la retraite. Elle offre donc une alternative crédible aux attaques en règle du parlement contre les retraites. On peut d'ores et déjà laisser tomber le projet de démantèlement AVS 21, car il repose sur des prévisions beaucoup trop pessimistes jusqu'en 2032. En revanche, les rentes de vieillesse sont déjà sous pression : les prestations de l'AVS ne suivent pas le coût de la vie et les rentes LPP sont en chute

libre, notamment en raison de la politique des faibles taux d'intérêts des dernières années. Beaucoup de retraité-e-s n'ont tout simplement plus assez d'argent pour vivre. Voilà pourquoi il faut renforcer l'AVS avec les bénéfices issus des taux d'intérêt négatifs de la BNS. Tout le monde en profitera.

Pour Valérie Solano, vice-présidente du SEV qui a participé au lancement de l'initiative, les témoignages de travailleurs et travailleuses sont permanents : « Voilà ce que j'entends au contact des travailleuses et travailleurs : 'Après une vie de travail, voilà comment on nous remercie, par une rente avec laquelle on ne peut pas vivre sans demander de l'aide'. Et j'en connais des gens qui trouvent que c'est indigne de demander de l'aide alors qu'ils se sont toujours débrouillés. »

Valérie Solano enfonce le clou : « L'AVS, c'est l'assurance de ceux et celles qui triment sans mot dire, qui se lèvent avant les autres, qui travaillent la nuit, qui nettoient et qui soignent, qui ont commencé tôt et dont le corps porte les marques du travail, qui ne gagnent pas de quoi racheter

des années au deuxième pilier, et encore moins de quoi faire un 3e pilier au cas où. Je pense donc à ce collègue qui travaille sur les voies chez Cargo d'origine portugaise qui a si mal aux genoux et quitte CFF Cargo en me disant : « Je retourne au Portugal, ici, je deviendrai un pauvre après avoir bossé toute ma vie ». En renforçant l'AVS, nous soutenons donc toutes celles et ceux qui ont eu les travaux les plus pénibles et ont de plus en plus besoin de rentes complémentaires. »

#### Respect de la Constitution

Le peuple suisse a décidé que la rente AVS devait garantir le minimum vital et a inscrit cette exigence dans la Constitution. Aujourd'hui, cette décision n'est toujours pas mise en œuvre. Au contraire, la rente AVS moyenne atteint à peine 1800 francs actuellement, soit 21% du salaire moyen. Avant, ce taux était de plus de 26%. Il faut donc de toute urgence augmenter les rentes AVS, et non pas les diminuer comme c'est prévu actuellement. Et pourtant, le Conseil fédéral et le Parlement ne trouvent rien de mieux à faire que de décider de nouvelles détériorations, à commencer par un relèvement de l'âge de la retraite des femmes. Les gens qui partent à la retraite ou sont sur le point de le faire vont déjà toucher nettement moins que les générations précédentes, et ce, depuis un bon moment. Les retraité-e-s se retrouvent donc avec toujours moins pour vivre.

#### Un financement supplémentaire équitable

Dans le passé déjà, lorsque la BNS a réalisé des bénéfices particulièrement élevés, l'AVS en avait bénéficié. C'était le cas en 2007 par exemple, lorsqu'elle a touché 7 milliards de francs issus de la vente des réserves d'or excédentaires de l'institution. Une distribution à l'AVS se justifie aussi par le fait que les taux négatifs de la BNS affectent la prévoyance vieillesse. Ainsi, le Conseil national s'est par exemple prononcé pour que les revenus de la BNS issus des taux d'intérêt négatifs soient versés à l'AVS. Entre 2015 et 2021, les taux négatifs ont rapporté pas moins de 11,3 milliards de francs à la BNS. Si ces revenus des taux négatifs sont versés à l'AVS, la fortune de celle-ci en 2032 ne serait pas moindre qu'aujourd'hui et ce, en dépit du vieillissement démographique. Le financement de l'AVS serait donc assuré pour les 10 prochaines années : c'est ce que démontre un calcul fait à partir des scénarios du SECO et de l'Administration des finances. Compte tenu du potentiel de distribution de la BNS, un versement supplémentaire de 2 milliards par an à l'AVS serait réaliste.



Devant la BNS, Valérie Solano, vice-présidente du SEV, vous invite à signer l'initiative populaire.



L'Union syndicale suisse salue vivement la décision de la commission compétente du Conseil national de proposer un contre-projet consistant à l'initiative d'allègement des primes-maladie du PS et de l'USS. Celle-ci vise à plafonner la charge des primes d'assurance-maladie à 10% du revenu des ménages. Le contre-projet prévoit une enveloppe de 2,2 milliards supplémentaires pour des réductions de primes pour les ménages aux revenus bas et moyens. Il s'agit là d'un montant conséquent qui donnera enfin une forme plus sociale au financement de l'assurance de base. La balle est dans le camp des Chambres fédérales qui se doit d'agir vite. Mais il faudra aussi, en plus, des mesures immédiates et ciblées pour soutenir le pouvoir d'achat des ménages à bas revenus, notamment avec la hausse des primes annoncée pour 2023.

Les mesures anti-COVID-19 ont renforcé les déséquilibres existants entre les sexes. C'est la conclusion d'une analyse de la Commission fédérale pour les questions féminines. Comme dans d'autres pays, la fermeture des structures d'accueil extra-familiales et des écoles en Suisse a renforcé la répartition genrée du travail. Les femmes ont assumé davantage de responsabilités en matière de soins aux enfants et ont réduit leur activité professionnelle. En outre, l'obligation de télétravail a, dans une certaine mesure, exacerbé les conflits liés à la conciliation, notamment lorsque les conditions-cadres du télétravail n'étaient pas réglementées et qu'il fallait en même temps s'occuper des enfants.

## ANGLE DROIT

# Mon enfant est très malade: vais-je perdre mon travail?



## § Service juridique du SEV

**Toute la vie d'Anita tourne autour de son enfant. Depuis que le diagnostic est tombé sa vie s'est arrêtée. Ses pensées se résument à une triste certitude: son enfant est gravement malade. Il s'agit toutefois de maîtriser ses nerfs et de rester forte: l'enfant a besoin de soins et Anita veut avoir le temps de s'en occuper. Mais comment peut-elle concilier une telle charge avec son travail? Doit-elle donner son congé?**

Elle est mère célibataire et toute seule pour subvenir à leurs besoins, donc elle ne peut pas se permettre de perdre son emploi. Anita a besoin d'être bien conseillée mais ne peut pas s'offrir un service onéreux. En tant que membre SEV, Anita peut s'adresser à notre assistance judiciaire professionnelle pour un conseil juridique et un accompagnement.

Tout d'abord, Anita doit obtenir une évaluation médicale: à quel point l'enfant est-il atteint dans sa maladie? De quelle quantité de soins a-t-il besoin? Et quelles sont ses chances de guérison? Si l'atteinte est grande, si les soins sont intensifs et si les chances de guérison sont pour le moins incertaines, Anita a droit en vertu de la loi à un congé d'assistance. Si ce n'est pas le cas, Anita peut juste demander un congé pour prodiguer des soins à un membre de la famille. Un tel congé est de trois jours par événement et dix jours par année au maximum. Son employeur doit lui verser son salaire durant ces jours.

Si Anita remplit les conditions pour recevoir un congé d'assistance et si son contrat de travail prévoit un droit au salaire dans un tel cas, la caisse de compensation prévue à cet effet verse des indemnités à son employeur. S'il n'y a pas de droit au salaire prévu dans son contrat, c'est Anita qui reçoit les indemnités d'encadrement. Celles-ci se montent à 80% du salaire moyen qu'elle recevait avant le congé d'assistance, mais à 196 fr. par jour au maximum. Avec les indemnités d'encadrement, aucune allocation pour enfant, allocation d'exploitation ou allocation pour frais de garde n'est versée. Si le revenu change

durant le congé, les indemnités sont recalculées. Précisons en outre que les indemnités d'encadrement sont calculées selon les prescriptions officielles des tables pour la fixation des allocations journalières APG.

On ne peut avoir droit qu'une seule fois par cas de maladie ou d'accident à des indemnités d'encadrement. Le droit aux indemnités d'encadrement débute avec le versement le premier jour et dure jusqu'à 14 semaines avec 98 jours d'indemnités au maximum, ceci en l'espace de 18 mois. Le droit aux indemnités peut se terminer prématurément seulement si l'enfant n'est plus sévèrement atteint dans sa santé ou s'il décède. Une rechute qui apparaît après une longue période sans symptôme est considérée comme un nouveau cas et donne lieu à un nouveau droit aux indemnités complet.

Anita peut décider si elle désire recevoir les indemnités auxquelles elle a droit en un seul versement ou sous forme d'indemnités journalières. Mais elle doit en informer son employeur suffisamment tôt car c'est l'employeur qui se charge des démarches administratives.

Durant son congé d'assistance, Anita bénéficie d'une protection contre le licenciement dès le premier jour du droit, pour six mois au maximum. En aucun cas ses vacances ne peuvent être raccourcies à cause de cette situation. Anita continue de bénéficier de l'assurance-accidents de l'employeur durant le congé d'assistance et toutes les prestations de la prévoyance professionnelle restent inchangées.

Grâce à son congé d'assistance, Anita peut se vouer totalement à son enfant au moins durant la phase initiale. Elle a le temps de réfléchir à ce qu'elle fera après la durée du congé et pourra faire des propositions à son employeur pour tenter de concilier ses tâches professionnelles avec sa nouvelle situation privée. Son employeur se doit de la soutenir car il a un devoir d'assistance envers elle. Un temps de travail flexible, du télétravail, une autre répartition des tâches, un transfert à l'interne, etc. peuvent être des pistes pour une solution personnalisée qui sera acceptable pour tous. Ce qui est important, c'est que les deux parties tirent à la même corde pour définir une solution viable. Le SEV peut là aussi apporter son soutien, afin que des réflexions sérieuses puissent être faites à ce sujet.

PUBLICITÉ

## Placer son argent durablement en faveur du climat

**Le changement climatique imputable à l'homme menace notre habitat. Pour endiguer les incidences sur les générations futures et atteindre les objectifs de l'accord de Paris, nous devons fournir des efforts considérables. Dans ce contexte, les investisseurs ne font pas exception: le choix de placements responsables oriente en effet les flux de capitaux vers les entreprises soucieuses du développement durable, au détriment de celles particulièrement productrices de CO<sub>2</sub>. Voici un récapitulatif de la situation actuelle.**

### Hausse des températures et concentration en CO<sub>2</sub>

À l'échelle des 300 000 ans d'existence de l'homo sapiens ainsi que des 10 000 ans d'histoire depuis l'apparition des premières sociétés agraires et des 4 000 ans de grandes civilisations humaines, les 200 années de l'ère industrielle semblent dérisoires. Pourtant, durant cette période en effet très courte, la consommation massive de charbon, de pétrole et de gaz, ainsi que la transformation des forêts en surfaces de pâturage et de culture, ont entraîné une hausse sans précédent de la concentration de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) dans notre atmosphère et ainsi menacé notre habitat.

### Incidence du changement climatique

Les conséquences du changement climatique et les dangers qui en découlent sont incommensurables. Le réchauffement de la terre fait disparaître les glaciers et les surfaces de glace polaires, accroît la température et l'acidité des océans, faisant augmenter le niveau

de la mer. Les événements climatiques extrêmes tels que les orages violents, les canicules et les sécheresses, d'une part, et les épisodes de précipitations abondantes entraînant des inondations, d'autre part, sont de plus en plus fréquents. De plus en plus de biens – y compris des infrastructures – se retrouvent donc endommagés, la biodiversité diminue, l'habitat de millions d'humains est menacé, l'approvisionnement en aliments et en eau potable devient plus difficile. Dans la mesure où les incidences les plus fortes de ces changements affectent les pays en développement et les pays émergents, il est probable que l'écart de niveau de vie continue de se creuser à l'échelle mondiale, accentuant la pression migratoire.

### Investir durablement en faveur du climat

Les immobilisations financières sous la forme de participations ou de crédits financent les activités économiques qui participent souvent à l'émission de gaz à effet de serre. En qualité d'intermé-



diaires, les banques et les assurances sont d'autant plus tenues de proposer à leur clientèle des solutions de placement compatibles avec les objectifs climatiques. Dans le domaine de la gestion de fortune, les décisions d'investissement sont certes prises par des propriétaires privés ou institutionnels, mais les banques jouent un rôle central en matière de conseil, de clarification et de composition des produits de placement. Elles peuvent encourager leur clientèle à opter volontairement pour des solutions responsables.

Pour en savoir plus:  
[cler.ch/changement-climatique](http://cler.ch/changement-climatique)

**Et comme membre de syndicom, vous recevez une prime de 10 % sur vos versements dans la Solution de placement Durable.**

Conditions, dispositions et offre complète sur [cler.ch/sev](http://cler.ch/sev)

Contactez-nous!  
0800 88 99 66 et [kooperation@cler.ch](mailto:kooperation@cler.ch)

Bank  
Banque  
Banca

**CLER**

## RAIL ET TOURISME

## « Nous devons nous mobiliser ! »

Chantal Fischer  
chantal.fischer@sev-online.ch

**Après la pause due à la pandémie, une soixantaine de collaboratrices et collaborateurs de différentes entreprises VPT se sont retrouvés le 10 mai à Bienne pour la journée de branche Rail et Tourisme. Les thèmes étaient aussi variés que les branches couvertes par les participants.**

Le président central VPT Gilbert D'Alessandro s'est présenté devant le public, combatif, et a fait remarquer que certains directeurs ont maintenant des soucis d'argent suite à la pandémie et qu'ils en font payer le prix au personnel. Mais au contraire, il faut remercier les collaborateurs et les collaboratrices des transports publics pour le travail qu'ils ont fourni pendant cette période difficile. Il est également clair que les salaires devront augmenter cet automne. L'inflation en Suisse est actuellement de 2,5% et il faut s'attendre à une nouvelle augmentation.

De manière générale, les relations au sein des entreprises et avec les

partenaires sociaux se sont durcies, constate Gilbert D'Alessandro. « Cela m'inquiète. Et cela me conforte en même temps dans l'idée que le SEV est important ! » Il est donc aussi important de défendre ses droits et de recruter de nouveaux membres : « Je pense que nous devons nous mobiliser, être solidaires – plus nous serons nombreux, plus nous serons forts dans les négociations », motive-t-il ses collègues.

Le vice-président de la VPT René Schnegg saisit la balle au bond et présente non sans fierté les chiffres actuels. La VPT se porte très bien et a enfin atteint à nouveau la barre des 10 000 membres au cours des premiers mois de 2022. Il est réjouissant de constater que cette augmentation est surtout due à des actifs, surtout dans la branche bus. Cette année encore, la VPT soutient financièrement les actions de recrutement de ses sections.

## Améliorer les rentes

Le président SEV Giorgio Tuti a fait le point de la situation sociopolitique. Deux votations sur l'avenir de l'AVS vont nous occuper ces pro-

chains mois. Le 25 septembre, la Suisse votera sur AVS 21. « Il s'agit maintenant des rentes des femmes, mais ce n'est que le début », précise Giorgio Tuti. Dans les milieux économiques, on parle déjà de l'âge de la retraite à 67 ans, voire à 68 ans, ou mieux encore : on prend sa retraite quand on en a les moyens ! « C'est pourquoi mettez un non dans l'urne, car AVS 21 est le premier pas pour démanteler l'AVS au lieu de la renforcer, comme le demandent l'USS et le SEV depuis des années ! »

Giorgio Tuti évoque également l'initiative pour une 13e rente AVS, qui sera soumise au peuple à la fin de l'année ou au début de 2023. Et fait le lien avec une autre initiative pour laquelle des signatures sont récoltées dès maintenant : à l'avenir, une partie des bénéfices de la Banque nationale doit être affectée à l'AVS. Cela permettrait finalement de financer la 13e rente AVS (voir en pages 1 et 3).

Giorgio Tuti a aussi évoqué le fait qu'il quittera la présidence du SEV à la fin de l'année. « Mais je poursuivrai le mandat européen encore deux ou trois ans. »



Nouvelle au comité de branche: Eveline Ackermann heureuse après l'élection.

Laurent Juillerat a présenté ensuite une proposition au congrès concernant la défense des lignes régionales de transports publics. En bref, si la Confédération se retire du financement des lignes régionales si celles-ci ne sont pas assez rentables, alors le canton concerné doit prendre le relais, ce qui peut s'avérer problématique selon l'état des finances du canton. La VPT craint le risque de suppressions de postes, de détérioration des conditions de travail, voire de suppressions de lignes et demande au SEV d'intervenir en conséquence auprès de la Confédération. Dans le sens de la crise climatique également, le financement des transports publics doit être assuré à l'avenir.

## Soutenir les collaborateurs et les emmener avec soi

Après le repas de midi, Christian Fankhauser fait face avec humour à l'indigestion des participants. Il les informe des discussions avec l'UTP sur une solution de branche pour les collaborateurs des métiers de monopole qui ne peuvent plus travailler pour des raisons de santé. Les discussions n'en sont toutefois qu'à

leurs débuts. Elles incluent également le thème de la numérisation, car certains métiers vont probablement disparaître à l'avenir. « Nous ne pouvons pas nous y opposer. Mais le SEV peut s'engager pour que les collaborateurs soient (re)formés en conséquence et qu'ils soient entraînés dans la transformation digitale », explique Christian Fankhauser.

Franziska Schneider, responsable du service juridique du SEV, a montré enfin quelles sont les obligations des employeurs lorsque leurs collaborateurs/trices sont absents pour cause de maladie ou d'accident. « La réintégration de la collaboratrice ou du collaborateur devrait être décisive. Il existe des solutions internes et externes à l'entreprise », résume Franziska Schneider.

Enfin, deux nouveaux membres sont élus à l'unanimité au comité de branche et au comité central. Eveline Ackermann reprend le poste de Belinda Bärtsch, quant à Urs Hunziker il est élu (en son absence) en remplacement de Willi Steiner.

Les deux collègues démissionnaires sont chaleureusement remerciés pour le travail qu'ils ont accompli.

## BUS

## Bien organisés pour résister

Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**Le 11 mai dernier, une soixantaine de conductrices et conducteurs de bus de différentes ETC étaient réunis à Berne pour l'Assemblée de la branche Bus. Outre la question de la santé au travail et de la mise au concours de lignes de bus, c'est la pression que mettent les entreprises sur leurs salariés suite au covid qui inquiète. Les bons chiffres de la syndicalisation montrent que la réponse syndicale sera à la hauteur.**

Comme il l'avait fait la veille (voir ci-dessus), le président central VPT, Gilbert D'Alessandro, a fustigé « l'attitude de nos directions qui viennent nous dire régulièrement que c'est à nous de payer le prix de la pandémie. Ce qu'elles oublient de nous dire, c'est qu'elles ont reçu de l'argent de la Confédération, des cantons et des communes ! 93 millions d'indemnités Covid pour le trafic local, juste pour 2020 (chiffres OFT). Ce n'est pas rien ! Et ces mêmes entreprises crient famine et se tournent maintenant vers leurs employé-e-s qui étaient en première ligne durant le covid en leur demandant de faire un effort ? On n'est pas d'accord ! »

## Respect des CCT et protection contre le licenciement

Un membre du comité s'est également emporté : « Face à une certaine arrogance patronale ressentie dans divers ETC et des attaques contre des collègues, licenciés pour des motifs futiles ou avec des procédures à charge, ou contre le syndicat en raison du non-respect des CCT et de leurs procédures, il est temps de s'organiser, de se serrer les coudes et de remettre les pendules à l'heure ! » a-t-il prévenu. Un collègue genevois a ainsi rappelé que l'Organisation internationale du travail (OIT) a placé la Suisse sur une liste noire parce que, dans le domaine de la protection contre le licenciement, elle viole les droits humains des salarié-e-s actifs au niveau syndical. Ces droits sont pourtant garantis par la convention n°98 de l'OIT, que la Suisse a ratifiée. Le président Giorgio Tuti a informé que cette question sera un des thèmes importants du prochain congrès de l'USS et du SEV. Les relations difficiles avec les entreprises seront aussi au cœur des discussions.

## Pouvoir d'achat et inflation

La question des salaires, et du pouvoir d'achat en baisse avec une inflation à 2,5% étaient également au centre des préoccupations qui sont



Le comité de branche VPT Bus (de g. à dr.) : C. Scuderi, TL – D. Plüss (nouvel élu), VPT RBS – V. Leggiero, TPG – D. Tafolli, VPT RBS – M. Betschart, Zug – E. Küng, STI – S. Bonomi, Sottoceneri.

revenues lors de plusieurs interventions de collègues. A la fin de son intervention sur la question des rentes et de la retraite où il a rappelé l'importance de s'opposer à AVS21 le 25 septembre et à soutenir la 13e rente AVS et un futur financement avec une partie des bénéfices déjà réalisés par la BNS, Giorgio Tuti a été remercié par Gilbert D'Alessandro et Elisabeth Küng, coordinatrice de la journée, pour ses 25 ans de SEV dont 14 à la présidence. Valérie Solano, ancienne responsable de la branche bus et actuellement en charge des CFF, a également été remerciée et applaudie ainsi que Françoise Gehring, bientôt à la retraite, pour leur dernière journée VPT.

La fin de la matinée a été occupée par la présentation des résultats du questionnaire sur la santé au travail réalisé par le SEV en commun avec syndicom, ssp et unisanté. Nous reviendrons plus en détail dans une prochaine édition sur ces résultats. Les discussions dans la salle ont corroboré les chiffres de l'étude sur la grande pénibilité que représentent pour nos collègues des amplitudes de plus de 10h, le comportement des usagers ou les longues périodes sans accès aux toilettes.

L'après-midi a été consacré à la question du recrutement. « Avec 331 membres, 2022 est un des meilleurs débuts d'année » s'est réjoui D'Ales-

sandro (voir ci-dessus), qui a souligné que « plus on est syndiqué, plus on est fort ! ».

L'exposé du vice-président du SEV Christian Fankhauser sur le cas jurassien de mises au concours de lignes de bus a mis en exergue toute l'absurdité d'un système qui pense pouvoir s'améliorer par le biais de la concurrence et qui n'a au final pas d'autre but que de faire baisser les coûts. Après des mois de lutte et d'incertitude pour les collègues, l'hypothèse d'octroyer ses lignes à une entreprise sans CCT n'a été écartée qu'au tout dernier moment par CarPostal. Les collègues des CJ pourront finalement bénéficier d'une CCT de bonne qualité et ne verront pas leur taux d'occupation être réduit comme envisagé. « Une campagne nationale - ou à défaut dans chaque canton - contre la sous-traitance pourrait s'avérer utile pour modifier le cadre légal sur ce point » a conclu Christian Fankhauser.

L'assemblée a élu à l'unanimité et sous les applaudissements Dominik Plüss, chauffeur aux RBS, comme nouveau membre au comité central. Elle a aussi soutenu à l'unanimité une résolution de soutien à la négociation d'une CCT d'entreprise au VZO. Comme la veille (voir ci-dessus), Laurent Juillerat a présenté sa proposition au congrès concernant la défense des transports publics régionaux à faible taux de rentabilité.

## AFFILIATION AU SEV

# Une formation pour mieux syndiquer

Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**Lundi 9 mai, quinze collègues travaillant dans différentes ETC et aux CFF sont venus à l'Espace Dickens à Lausanne pour assister à la première formation organisée par le SEV pour permettre à sa base d'améliorer ses techniques de syndicalisation, de partager ses interrogations sur les difficultés d'affilier de nouveaux membres, notamment les jeunes, et d'apprendre au contact des collègues. Tous sont repartis enchantés et prêts à mettre cela en application.**

L'idée de cette formation vient de Sandra Ritz, responsable du recrutement des nouveaux membres, et c'est Jean-Pierre Etique, secrétaire syndical, qui l'a mise en application avec ses collègues du secrétariat romand. Le cours était donné par Michel Schweri, ancien typographe et journaliste reconverti dans la formation pour adulte et l'école syndicale de Unia. La formation demandant une participation à des ateliers et à des jeux de rôles, elle était limitée à 15 personnes.

«Ce cours est important pour le développement de notre organisation. Vous savez que le recrutement et la représentativité de nos membres auprès d'une direction sont vitaux. Il n'y a que comme cela que nous avons de la force et que nous pouvons faire passer certaines revendications!» a rappelé Jean-Pierre Etique en

introduction, tout en espérant que ce cours sera «dynamique, participatif et enrichissant».

## Les attentes

Les différents participants ont fait part au début de leurs attentes. Un mécanicien de loc CFF a mis l'accent sur les difficultés d'approcher et d'intéresser les jeunes au syndicat et de fidéliser les membres tentés par une démission. D'autres ont simplement fait part de leur envie d'apprendre et de découvrir davantage dans ce domaine. Dans une profession encore très masculine, la question d'améliorer la syndicalisation des femmes et ensuite leur intégration dans des comités se pose avec acuité. Des conducteurs de bus TPG ont insisté sur la dimension d'échange collectif et de partage d'expériences et techniques avec les collègues d'autres entreprises que permet ce cours. Un collègue de TransN a fait part de son envie de ne pas seulement affilier des membres comme pour une assurance mais d'en faire si possible aussi des membres militants. S'intéresser aux compétences des nouveaux membres, cela pourrait être une question à leur poser sur la feuille d'adhésion au SEV.

Un chauffeur des tl a fait part de son objectif: syndiquer 200 personnes d'ici la fin de l'année. Cette attente plus quantitative a un peu surpris ses collègues au début. Mais quand il a précisé que 130 personnes se sont syndiquées aux tl depuis le début de l'année, l'objectif a paru du coup réaliste. Une direction peu à l'écoute et une



propres raisons d'avoir signé au SEV, etc.). Après un entretien avec un collègue dont on espère qu'il se syndique, il est important de rester en contact, qu'il ait adhéré ou non.

Il est aussi primordial de rappeler ce qu'est le SEV pour comprendre où vont les cotisations et ce que les luttes syndicales ont permis pour obtenir des acquis sociaux. Rien de mieux que des témoignages pour montrer l'utilité du SEV et de l'importance de faire partie de cette «grande famille» où la solidarité paie. De façon collective mais aussi individuelle avec le service juridique aux membres.

Des campagnes peuvent être préparées en amont avec le ou la secrétaire syndical-e. Cela peut tourner autour de sujets de votations comme l'AVS et l'augmentation de l'âge de la retraite, mais surtout en lien avec l'actualité de l'entreprise (requêtes, CCT à renouveler, pressions, etc.). A Genève, un flyer du SEV montre sur une colonne ce qui se serait passé sans le SEV dans l'entreprise au niveau des salaires, vacances, etc. et sur une deuxième colonne ce que les collègues ont gagné avec le SEV. C'est un exemple parmi d'autres de documents qui peuvent convaincre nos collègues d'adhérer.

Pour Michel Schweri, l'important dans une campagne, c'est d'arriver à capter les colères et préoccupations, à comprendre les espoirs et attentes de changement et s'appuyer sur des personnes engagées et prêtes à se battre pour proposer des types d'action. La première étant bien sûr d'adhérer! L'action peut passer par des petites tâches jusqu'à un engagement plus public.

## Mettre en pratique

A l'heure du bilan, les avis étaient unanimes pour dire l'utilité d'une telle journée pour échanger et apprendre des expériences des autres. La réalité de chaque entreprise fait que tout n'est pas transposable mais, pour une grande part, les réponses aux difficultés sont utiles pour tous. Ne reste plus qu'à mettre en pratique ce savoir en partie théorique acquis au cours. Chaque section participante s'est engagée à organiser une action de syndicalisation avec leur secrétaire syndical-e. Vu le succès de cette journée, elle sera très certainement reconduite l'année prochaine.

forte présence sur le terrain expliquent ces bons résultats.

## Un peu de théorie

Après les discussions a suivi une partie plus théorique. Michel Schweri a présenté notamment quelques graphiques qui démontraient l'importance d'un bon taux de syndicalisation. Au niveau européen, les pays qui connaissent la plus grande densité syndicale sont ceux qui connaissent la meilleure couverture des acquis collectifs et les inégalités de revenus les plus faibles. D'un côté plutôt les pays nordiques et, de l'autre côté, l'Angleterre et les pays de l'Est. La Suisse se situe non loin de la moitié du tableau. Aux Etats-Unis, la longue dégringolade du taux de syndicalisation depuis les années 80 avec l'arrivée du néolibéralisme antisindical de Reagan correspond au moment de l'envol de la part que s'octroient les 10% les plus riches dans le revenu total.

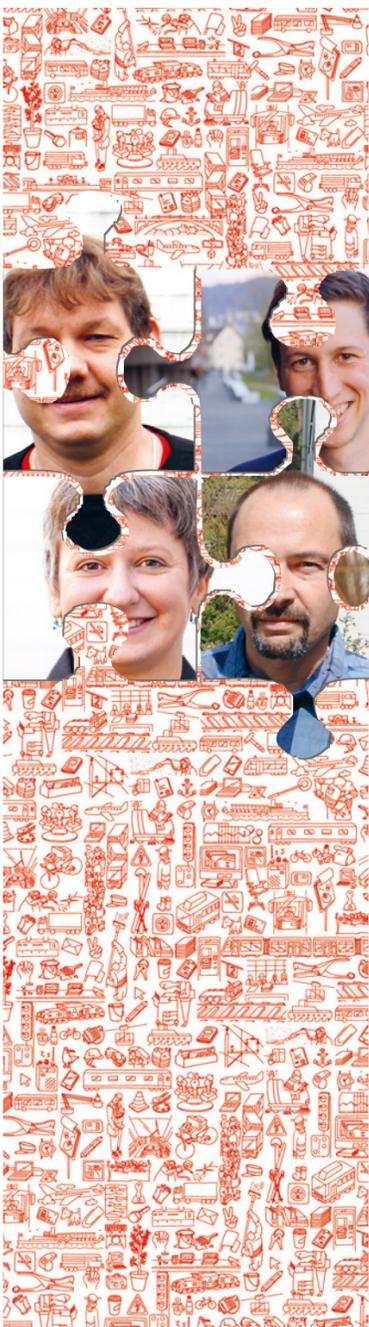
## Ateliers et jeux de rôle

L'après-midi a été consacré à des jeux de rôles et divers exercices pratiques de mise en situation comme celle de tenter de convaincre un collègue qui ne juge pas important le syndicat. Il en est ressorti l'idée qu'avant une campagne ou une présence sur le terrain, il y avait un certain nombre de choses à préparer (présence en groupe, avoir du matériel pertinent, avoir des arguments), à avoir en tête durant la discussion (politesse, écoute, expliquer ses

## Convaincre ses collègues vaut doublement la peine

🧩 le SEV se renforce

🧩 le SEV peut ainsi mieux défendre tes intérêts auprès de ton employeur



Aide le SEV  
à se renforcer!  
Nous comptons sur toi!



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

- Tu reçois au moins 50 fr. pour chaque collègue que tu as syndiqué-e.
- Dès 3 collègues convaincu-e-s en 2022, tu entres dans le cercle des meilleurs et tu es assuré-e de recevoir des cadeaux d'une valeur d'au moins 100 francs.
- Plus tu syndiques, plus la récompense est élevée.
- Si tu parviens à entrer dans la catégorie des meilleur-e-s recruteurs-euses, tu auras droit à une belle et inoubliable surprise!

## CFF CARGO

# Profils professionnels pour mécano de loc Cargo cat. B100

SEV  
journal@sev-online.ch

**Depuis la mi-février, la Communauté de négociations (CN) réunissant SEV, VSLF, transfair et ACTP a négocié avec CFF Cargo le classement de 18 nouveaux profils professionnels. Un accord avec procès-verbal de décisions est sur pied maintenant. CFF Cargo et la CN publient cette semaine un communiqué commun.**

L'an dernier, CFF Cargo a actualisé les profils professionnels des régions ; à cette occasion, les descriptions de postes de toutes les fonctions ont été analysées et comparées avec les exigences futures, à l'interne des CFF aussi. Cette révision des profils était focalisée sur les nouvelles technologies, les formations qui leur sont liées et les tâches qui vont soit s'y ajouter soit être modifiées. Les commissions du personnel et les partenaires sociaux ont été entendus lors de l'établissement des nouveaux profils professionnels.

Au début de l'année, les résultats des évaluations des fonctions ont été présentés aux partenaires sociaux. Après plusieurs cycles de négociations et des vérifications approfondies, CFF Cargo et les syndicats sont parvenus à un accord.

La dernière évaluation des fonctions des profils professionnels datait de 2015. Depuis des tâches sont venues s'ajouter, surtout dans la fonction de spécialiste RCP B100 (nouvellement: mécano de loc cat. B100). Les collègues sont devenus beaucoup plus polyvalent-e-s, p.ex. avec la télécommande par radio ou les nouveaux outils de travail : appareils radio, applis, examen

des wagons et des chargements (PWL).

S'agissant du nouveau profil professionnel du mécano de locomotive cat. B100, tout le monde reconnaît le besoin d'en augmenter l'attractivité et d'envisager un meilleur classement et une meilleure rémunération. Un modèle de carrière sera introduit qui permettra à ces mécaniciens/-nes du niveau d'exigences F d'accéder au niveau G en accomplissant une formation complémentaire. La CN se compose comme ceci: Isabelle Betschart, Urs Reber et Eveline Mürner, CFF Cargo ; Philipp Hadorn, SEV ; Martin Geiger, VSLF ; Bruno Zeller, transfair ; Markus Spühler, ATCP

## Les adaptations les plus importantes pour le profil mécano de loc cat. B100

- Cat. B100 niveau 2 : comme jusqu'ici et conformément à l'évaluation des fonctions, l'activité reste classée au niveau d'exigences F. Les collègues qui ont réussi la formation PWL reçoivent une indemnité annuelle de 1500 fr. pour autant que cette activité soit exercée et que la qualification correspondante existe. L'indemnité est versée lorsque les formations « Visite opérationnelle du train (BZU) » et/ou « Télécommande par radio (TCR) » manquent et qu'ainsi un passage au niveau 3 n'est pas possible.

- Cat. B100 niveau 3 : sur la base des fonctions supplémentaires exercées et d'une flexibilité d'employabilité accrue, l'activité obtient nouvellement le niveau d'exigences G. Lorsque les collaborateurs/-trices passent au niveau G, ils obtiennent une augmentation de salaire d'au moins 2000 fr. En même temps, l'indemnité annuelle PWL de 1500 fr. est supprimée comme aussi le



© CFF CARGO

forfait journalier doublé pour les mécaniciens/-ennes B100 niveau 2 dans les tours au cours desquels ils conduisent une locomotive de ligne en circulation de train.

- Un passage du niveau 2 au niveau 3 intervient dès que les exigences selon la description de poste sont remplies. Il faut en particulier avoir achevé avec succès les formations « Visite opérationnelle du train (BZU) », « Examineur wagons et chargement (PWL) » et « Télécommande par radio (TCR) ».

- Le changement de profil professionnel

implique le passage du modèle de préretraite Valida au modèle Priora.

- Le versement unique temporaire ciblé de 3000 fr. pour la formation achevée de PWL est supprimé avec l'introduction du nouveau profil professionnel 2023. Les collaborateurs/-trices qui terminent avec succès la formation PWL en 2022 ont encore droit au versement unique.

Les mécaniciens/-ennes CFF Cargo cat. B100 recevront les informations sur la mise en application concrète en juin. Ces changements entreront en vigueur le 1er janvier 2023.

## Améliorations pour de nombreux et nombreuses collègues

Commentaire de Philipp Hadorn, secrétaire syndical SEV et responsable CN. L'élaboration et l'évaluation des profils professionnels sont des tâches « subtiles ». Tous les 18 nouveaux profils à CFF Cargo sont-ils classés dans le niveau d'exigences (NE) correct selon le système salarial ToCo des CFF ? Nous ne pouvons pas encore en juger. Mais nous avons obtenu de pouvoir encore vérifier ces classements.

Avant que d'éventuels résultats de ces vérifications soient disponibles, il s'agissait de trouver maintenant déjà des solutions négociées à ce besoin reconnu d'amélioration. Après neuf (!) cycles de négociations, des séances internes SEV et nombre d'entretiens bilatéraux, nous avons maintenant des résultats satisfaisants.

Avec la chaîne de fonctions qui prévoit l'évolution des mécaniciens/-nes B100 jusqu'à mécano de loc B, une compensation tangible des connaissances et prestations supplémentaires

avec un NE en plus ou des indemnités et la garantie du classement du mécano B au niveau d'exigences H, nous avons obtenu de bonnes solutions pour beaucoup de collaborateurs/-trices. La garantie d'une « indemnité PWL » de CHF 1500 fr. par année pour les fonctions A40 et Ai40 est également une chose importante. Plusieurs centaines de collaborateurs/-trices Cargo vont ainsi obtenir enfin dès le 1.1.2023 une amélioration justifiée de leurs conditions de travail. Mais des pas supplémentaires sont nécessaires pour que leur confiance dans l'employeur et leur satisfaction au travail reviennent. Il n'y a qu'en offrant des conditions de travail correctes et des perspectives claires que CFF Cargo pourra résoudre ses problèmes de recrutement à long terme. La politique et l'administration doivent aussi y contribuer en mettant tout en œuvre pour que le transfert des marchandises de la route au rail progresse enfin.

## CARTE BLANCHE pour Philipp Hadorn

# Chances à saisir

Voici qu'un manager des CFF préside le Conseil d'administration de CFF Cargo et ce n'est pas la première fois. Toutefois durant le mandat de l'ancien CEO des CFF Andreas Meyer de 2007 à 2020, CFF Cargo s'est peu développée. La concurrence à l'intérieur du groupe CFF et des stratégies volatiles n'ont fait du bien ni à l'entreprise, ni au personnel qui a perdu confiance en la direction.

Propriétaire, le Conseil fédéral a exigé que la présidence du CA soit dans des mains indépendantes. Mais avec Eric Grob, qui avait œuvré pour CFF Cargo comme collaborateur McKinsey du temps de Meyer, on ne pouvait pas s'attendre à de grandes innovations.

Entre-temps, on s'est finalement rendu compte que la rentabilité de ce secteur ne pouvait pas être garantie avec juste un peu de sang neuf à la direction. Le politique a reconnu que de nouvelles conditions-cadres étaient nécessaires afin que

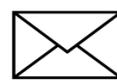
le rail puisse s'imposer aussi dans le trafic marchandises intérieur.

La nomination du responsable des finances des CFF Franz Steiger à la présidence du CA de CFF Cargo soulève peut-être des craintes mais crée également des attentes constructives. Un « financier » peut s'avérer être un boulet... ou un fonceur. En tant que responsable du dossier au SEV, j'attends de lui plutôt la 2e option, soit qu'il détecte et reconnaisse les possibilités de CFF Cargo en matière de politique des transports, utilise le réseau des CFF dans la branche de la logistique et au niveau politique, et garantisse les moyens (financiers) nécessaires afin que CFF Cargo reste un élément central de la chaîne du fret avec toute sa palette d'offres, pour un transport de marchandises durable et moderne. Ceci permettra également de résoudre les problèmes de sécurité, de confiance du personnel et de recrutement de la main d'œuvre.

Tout ceci est urgent !

## LECTEURS

# Fret ferroviaire : arrêtez le massacre



Jean-Claude Cochard, Les Avants, retraité section MOB, à propos de l'article « Le fret ferroviaire a de l'avenir » SEV n°5

Cela fait trente ans que je déplore la disparition des gares de marchandises régionales, pour favoriser la densification urbaine, avec des projets réalisés par CFF Immobilier. Depuis que l'ancienne régie des chemins de fer fédéraux a été transformée en société anonyme, premier pas vers la privatisation, chaque entité doit viser la neutralité de ses coûts. Cette logique absurde, prônée par les adeptes de l'«Ecole de Chicago», consiste à détruire des réseaux de transport qui fonctionnaient bien, pour les reconstruire quelques décennies plus tard, à grand frais. On l'a vu avec la disparition des tramways, on le verra, certainement, avec la reconstruction d'embranchements pour le fret domestique et on peut déjà l'observer, par exemple, à New York, avec le retour des

barges pour l'acheminement des wagons vers la Grande Pomme, sur l'Hudson et l'East River!

Chez nous, la Gauche institutionnelle et les Verts portent une part de responsabilité politique dans la disparition du fret ferroviaire par wagons isolés. Regardez autour de vous, par exemple, sur la Riviera vaudoise, le Pays-d'Enhaut ou l'Oberland bernois: 99% du trafic marchandise est effectué par la route! Un vrai désastre environnemental et social si l'on considère le temps perdu dans les bouchons et l'ampleur du coût d'entretien du revêtement bitumeux du réseau routier helvétique.

Assurer la survie du trafic marchandise par wagons isolés, avec de nouveaux processus technologiques, est une utopie. Cargo souterrain ou l'attelage automatique numérique ne serviront à rien, si on ne s'attaque pas à la source du problème. J'aimerais vous le démontrer autrement que par une lettre de lecteur, si le SEV le veut.

## FLIXTRAIN

# Les trains low-cost bientôt en Suisse ?

Michael Spahr  
michael.spahr@sev-online.ch

Dès le 23 juin, Flixbus propose une relation directe de Berlin à Bâle (Basel Bad Bf). Cela pourrait être un premier pas du prestataire low-cost sur le marché suisse. Ce trajet à 10 euros a un prix plus élevé qui se répercutera très certainement sur le personnel.

Flixbus appartient au groupe qui exploite aussi Flixbus (voir Journal SEV 12/2018). Derrière ce groupe se cachent des investisseurs internationaux tels que General Atlantic ou Daimler Mobility. Font partie du même groupe les bus Greyhound aux USA et Kamil Koç en Turquie. Le système Flix fonctionne de manière analogue à celui d'Uber ou de booking.com, qui ne possèdent pas de véhicules, resp. d'hôtels propres mais font commerce de leur utilisation. Chez Flixbus, des relations ferroviaires d'entreprises sous-traitantes sont exploitées. Le train de Bâle à Berlin est proposé par l'entreprise Netzkombi Sachsen (NES) Sàrl de Dresden. La NES Sàrl exploite aussi la ligne de Flixbus entre Berlin et Wiesbaden et est, selon son site internet, surtout un prestataire de trafic marchandises. D'autres prestations sur les trains sont également assurées par trois ou quatre entreprises sous-traitantes, comme l'assistance-clientèle, le catering mais aussi la maintenance.

## Le personnel en paie le prix

Si l'on considère les conditions d'engagement du personnel, on comprend pourquoi un prestataire privé tel que Flixbus peut se permettre de faire des prix aussi bas. Souvent les employé-e-s ne sont



pas organisés, ni dans un syndicat, ni dans un comité d'entreprise ou une commission du personnel, et il n'y a pas de convention collective de travail, seulement des contrats individuels selon Helmut Diener, président de Mobifair. L'association Mobifair e.V s'engage pour la protection du personnel et des voyageurs dans la branche des transports et de la mobilité. « Nous estimons que des économies sont également réalisées au niveau de la formation. Et malheureusement il n'y a pas de contrôle de la part des autorités pour veiller à ce que les réglementations sur le temps de travail et les pauses soient respectées. »

## En collaboration avec le SEV

Mobifair travaille en collaboration avec le syndicat allemand des transports EVG et aussi avec le SEV, et examine les conditions de travail des prestataires de transport privés comme Flixbus ou Flixbus. « Nous observons actuellement la manière dont Flixbus se propage dans toute l'Europe. Pour

la Suisse, Bâle n'est qu'un début. Il est fort possible que Flixbus propose bientôt des voyages de l'Allemagne vers Zurich », estime Helmut Diener.

En effet, virtuellement Flixbus est déjà arrivé en Suisse : via le site internet flixbus.de il est possible de réserver des voyages en train en Suisse qui, selon le site internet, sont « proposés par les CFF ». Une taxe de service est comprise dans le prix, ce qui augmente un peu le tarif par rapport aux billets vendus par les CFF. Mais bien sûr le voyage serait moins cher si Flixbus pouvait exploiter elle-même des trains en Suisse !

Pour Helmut Diener, il est évident que Flixbus sera bientôt active dans toute l'Europe comme c'est déjà le cas pour Flixbus, et que ceci n'est qu'une question de temps : « On ne peut pas les arrêter. Mais par contre on peut veiller à ce que le personnel soit organisé dans un syndicat. » Car bien évidemment, le personnel paie généralement le prix des offres low-cost dans le trafic voyageurs.

## ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉ-E-S PV

# Les finances, point central



PV Jean-Michel Genre, président de l'Assemblée des délégué-e-s SEV-PV, en salue les membres ainsi que les invités. Le président central Roland Schwager est empêché par la Covid ; ce sont donc les vice-présidents Hans Heule et Jean-Pierre Genevay qui dirigent les débats. L'assemblée se lève pour honorer la mémoire de Rolf Deller, ancien président de la section de Bâle, décédé le 31.10.2021.

Le procès-verbal de la dernière AD et le rapport annuel 2021 sont adoptés à l'unanimité.

Le caissier central Egon Minikus commente les comptes annuels 2021 qui bouclent avec un petit bénéfice. Les intérêts encaissés sont des plus modestes et les cotisations continuent à baisser. Grâce à des placements judicieux, un déficit a cependant pu être évité. Walter Merz, PV Basel, voit un danger dans l'évaluation annuelle de la valeur des placements car si la bourse plonge il pourrait s'ensuivre un déficit important. Au surplus, la PV Basel constate divers écarts au budget que le caissier central explique. Les comptes annuels sont ensuite approuvés à l'unanimité et décharge est donnée au Comité central. Le frein aux dépenses introduit en 2017 a pu être tenu jusqu'en 2021. Le poursuivre pose la question du moment où il faudra réduire les prestations ou augmenter les cotisations. Divers scénarios ont été discutés et des économies ont été mises en oeuvre. C'est à la majorité que les délégué-e-s suivent le CC et décident de renoncer à ce

frein aux dépenses. Le CC continuera à veiller à la préservation de notre capital et examinera chaque possibilité d'économies. Notre caissier central Egon Minikus se retirera à fin 2022. Daniel Pasche (caissier de la section PV Vaud) a été élu à l'unanimité et par applaudissements à sa succession ; l'autre candidat Kurt Wüger avait retiré sa candidature.

Vincent Brodard (SEV) nous a informés sur le résultat des négociations FVP. On peut comprendre que tous ne soient pas satisfaits de ce résultat. Dès 2024 il y aura deux catégories de pensionné-e-s : ceux qui bénéficieront des droits acquis et les nouveaux qui auront moins de rabais. Il reste à régler le paiement par REKA, la possibilité de déposer l'AG et le passage au SwissPass. Ces thèmes sont suivis par la PV et nous informerons le moment venu.

Les responsables de quelques sections n'apprécient par le nouveau « processus » pour l'admission des veuves et veufs. Le SEV demande une déclaration d'adhésion car la transmission « automatique » du sociétariat n'est juridiquement pas correcte. Une majorité des délégués souhaite un retour à l'ancienne manière et attend une nouvelle proposition du Comité central pour la prochaine AD.

Jean-Bernard Egger (CG), Fritz Jäggi (CG) et Andrea-Ursula Leuzinger reçoivent un petit présent en remerciement de leurs activités au sein de la PV.

Merci à la section PV Wallis/Vaud pour l'organisation de l'AD.

## HELVETIA

# Se préparer à affronter la tempête

Les images montrant les énormes dégâts causés par les intempéries de l'été dernier sont gravées dans les mémoires. Comment puis-je protéger mes biens à temps contre une tempête et comment les assurer ?

Les intempéries peuvent être dévastatrices. Il est donc d'autant plus important de suivre régulièrement l'évolution de la météo. En effet, si l'on est informé assez tôt des tempêtes annoncées, il reste plus de temps pour prendre des mesures efficaces. Pour avoir les prévisions météo au niveau local, installer une appli d'alerte météo sur son smartphone est par exemple une bonne idée.

Si une tempête se prépare, il im-

porte de vérifier si les fenêtres et les portes sont fermées et si tous les stores pare-soleil et les stores des fenêtres sont relevés. Le toit et les façades d'une maison sont en effet particulièrement impactés s'il y a une tempête. En cas d'orage violent, il est même recommandé de débrancher les appareils électriques, surtout ceux qui se trouvent dans la cave, en raison du risque de court-circuit si une inondation se produit. Pensez aussi à arimer ou à couvrir les objets non fixés qui pourraient être projetés en l'air. Il est également préférable d'attacher ensemble arbres et arbustes.

Si, malgré toutes les précautions prises, un dommage devait survenir,

vous devez le déclarer le plus rapidement possible à votre assurance et vous renseigner sur la marche à suivre. Pour prouver le dommage, prenez des photos des dégâts et réunissez les justificatifs de vos investissements.

Les dommages causés par une tempête aux objets personnels mobiles tels que le mobilier de jardin, les pots de fleurs ou les outils de jardin sont couverts par l'assurance inventaire du ménage. Par contre, les objets ou constructions fixes se trouvant dans le jardin comme les plantes, la piscine ou un abri de jardin et donc installés sur le même terrain que la maison font partie des

aménagement extérieurs. Ceux-ci peuvent faire l'objet d'un complément dans l'assurance inventaire du ménage. Le contenu de l'abri de jardin est ainsi couvert par l'assurance inventaire du ménage – l'abri de jardin étant lui-même couvert via le complément « aménagements extérieurs du bâtiment ».

Lors de la conclusion de votre contrat, clarifiez exactement ce que couvre votre assurance et veillez à ce que le montant de la somme assurée corresponde à la réalité. Si vous faites des investissements importants, pensez à adapter cette dernière, sous peine de voir les prestations réduites en cas de sinistre.



Un entretien personnel avec un professionnel de l'assurance permet d'avoir une vision claire de sa propre couverture d'assurance. Daniel Huguenot, conseiller en assurance et prévoyance de l'agence générale Fribourg et ses collègues de l'équipe de conseil de la SEV restent à votre entière disposition.

Vous trouverez de plus amples informations sous [www.helvetia.ch/sev](http://www.helvetia.ch/sev).

En partenariat avec

**helvetia**  
Votre assureur suisse



## AÉROPORT DE GENÈVE

## Fin de la loi de la jungle ?

Yves Sancey, avec Le Courrier  
yves.sancey@sev-online.ch

**Le 1er juin est entré en vigueur un contrat-type de travail pour l'assistance au sol des compagnies aériennes. Une mesure exceptionnelle dans un secteur victime de sous-enchère salariale abusive et répétée.**

La mesure est ferme et s'annonce efficace pour revaloriser les statuts les plus précaires du secteur de l'assistance au sol des compagnies aériennes (agent-e-s d'escala, bagagistes machinistes, etc). Elle constitue l'*ultima ratio* à disposition du Conseil d'Etat genevois. Un contrat-type de travail (CTT), avec salaires minimaux impératifs – comme c'est déjà le cas dans

le commerce de détail – a été édicté par la Chambre des relations collectives de travail (CRCT). Il est entré en vigueur le 1er juin. Il permet essentiellement d'améliorer la rémunération du personnel auxiliaire et temporaire payé à l'heure. Historiquement, ce type d'emplois était réservé aux étudiant-e-s. Aujourd'hui encore 75% des auxiliaires ont moins de 30 ans. Sauf que depuis quinze ans, il s'est fortement développé pour représenter plus de 40% du personnel actif dans l'assistance au sol à l'aéroport de Genève (sur un total de plus de 2000 personnes), offrant ainsi une main-d'œuvre flexible et bon marché aux deux principales sociétés actives dans le domaine, Swissport et Dnata. Un secteur qui a d'ailleurs connu plusieurs grèves et conflits sociaux ces dernières années. L'édition du CTT

fait suite à une enquête menée en 2018 conjointement par l'OCIRT, l'Institut de recherche appliquée en économie de gestion de l'université de Genève et l'Office cantonal de la statistique. Sur cette base, le Conseil de surveillance du marché de l'emploi (CSME) a conclu que le secteur était soumis à une « sous-enchère salariale abusive et répétée ». Il a été notamment constaté des différences importantes entre les salaires du personnel fixe et auxiliaire, alors que ce dernier travaille souvent de manière continue, avec un taux d'activité conséquent et des tâches identiques. En octobre 2018, avant l'entrée en vigueur du salaire minimum cantonal, l'étude – exhaustive – révèle des différences de salaires de 1000 francs, voire davantage, pour une même tâche et une même ancienneté, entre un-e employé-e auxiliaire et un-e fixe. Par exemple un agent de fret auxiliaire reçoit 3500 francs bruts mensuels en début de carrière contre 4500 pour son homologue engagé comme fixe. Après dix ans en fonction, un membre du service passager percevait 4100 francs comme auxiliaire et 5300 s'il était fixe. L'édition d'une norme de force obligatoire aura un effet majeur, annonce au Courrier Christina Stoll, directrice de l'Office cantonal de l'inspection et des relations du travail (OCIRT). « Le CTT est l'instrument le plus puissant à notre disposition. Il s'appliquera à tout le monde, et pas

uniquement aux employés fixes des compagnies au bénéfice d'une CCT ou d'une concession de l'aéroport », précise-t-elle. Les sociétés de temporaires, les compagnies aériennes réalisant elles-mêmes les tâches d'assistance au sol, ainsi que les sous-traitants seront aussi concernés. Les syndicats saluent cette avancée. « Un pas important vient d'être franchi pour combattre la précarité qui a largement fait son nid à l'Aéroport International de Genève. Nous veillerons à sa bonne application », indique Pablo Guarino, secrétaire syndical de SEV-GATA. Au rayon des améliorations notables, les syndicats relèvent l'indexation au coût de la vie, les annuités, les primes d'ancienneté ou encore celle liée au port de charges. A contrario, le passage automatique du statut d'auxiliaire à celui de personnel fixe, tel que demandé par les syndicats, n'est légalement pas possible, relève la CRCT. Elle espère toutefois que le contrat-type conduira « les employeurs à limiter le recours à cette catégorie aux seules situations nécessaires ». Le CTT s'annonce d'autant plus bienvenu que la situation évolue rapidement. Face à la reprise accélérée de l'activité aéroportuaire, les compagnies n'arrivent plus à suivre. « Les employés de l'assistance au sol se retrouvent sous pression, avec de nombreux changements d'horaires et l'accumulation d'heures supplémentaires », avertit Guarino.

## ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉ-E-S AS

## « La situation est toxique »

**Michael Spahr** L'assemblée des délégué-e-s de la sous-fédération Administration et Services s'est déroulée le 18 mai à Olten avec des discussions animées. C'était un grand plaisir de pouvoir de nouveau se rencontrer sans restriction. L'ambiance lors de l'assemblée a toutefois été assombrie par l'annonce des CFF de vouloir économiser sur le personnel.

Le vice-président Patrick Bellon a mené l'assemblée des délégué-e-s de main de maître. Le président central Peter Käppler a présenté de façon plaisante la rétrospective des activités d'AS durant l'année écoulée et donné un bref aperçu des prochains thèmes et manifestations futures. La caissière centrale Viviane Mumenthaler a affiché des chiffres positifs, malgré un budget qui prévoyait un déficit.

Il a été possible de trouver en la personne d'Andreas Lüdin quelqu'un pour prendre en mains la communication de la sous-fédération. A la Commission de gestion, la Jurasienne Monique Linder remplace le Jurassien Jean-Marc Mollard que l'on a dûment honoré pour son grand engagement pour le SEV durant toutes ces années.

Dans les rapports des branches et des sections, divers problèmes ont été abordés, par exemple ceux du service de l'informatique « pour qui personne ne veut porter la responsabilité », ou la fermeture de divers services, ou les pièges du retour du télétravail et des postes de travail flexibles: « Si tu veux aller au bureau le mardi, le mercredi ou le jeudi tu ne trouves plus de place, et le lundi et le vendredi les bureaux sont vides » a expliqué Andy Matano, président de la branche Services centraux / Immobilier, collaborateurs externes et cadres.

Le premier discours des invités a été prononcé par Valérie Solano, vice-présidente SEV. Elle a parlé de l'intention des CFF de réaliser des mesures d'économie sur le dos du personnel et a promis que le SEV luttera par tous les moyens possibles contre de tels plans: « Il n'est pas acceptable que les CFF considèrent leurs employé-e-s comme des 'ressources' et non pas comme des 'personnes' ». Son exposé a donné lieu à de nombreuses interventions. « La situation est toxique » a déclaré Manfred Schaffer, président de la section Berne. D'une part les CFF essaient d'engager beaucoup de jeunes et d'autre part, les conditions de travail sont constamment détériorées. La fluctuation parmi les jeunes employé-e-s est grande car souvent les spécialistes gagnent plus et ont de meilleures conditions s'ils trouvent des emplois hors des CFF.

L'exposé de la deuxième invitée Daniela Lehmann sur le nouveau texte d'orientation au sujet de la numérisation a aussi déclenché pas mal de discussions. Bien souvent nous avons trop peu de temps à disposition pour apprendre à utiliser les nouvelles applications numériques. Et le fait de devoir être joignable tout le temps est également problématique. « Si tu refuses de faire partie d'un groupe WhatsApp, tu en as parfaitement le droit, mais soudain tu loupes une information importante pour le travail parce que tu ne participes pas au chat », nous explique un collègue. Le SEV va continuer à lutter afin que les collaboratrices et collaborateurs puissent décider avec quels nouveaux instruments ils veulent travailler et pour que ce ne soit pas l'employeur qui décide à leur place, a affirmé Daniela Lehmann.



MICHAEL SPAHR

## ASSEMBLÉE DES DÉLÉGUÉ-E-S RPV

## Le recrutement marche bien



LDO

**RPV** L'assemblée des délégué-e-s de la RPV s'est déroulée le 16 mai. Le rapport annuel 2021, les comptes 2021 et le budget 2023 sont acceptés. Le congrès SEV se déroulera le 27 octobre 2022. Les délégués se rencontreront le 26 octobre 2022 au soir pour un repas en commun. Le président central RPV Danilo Tonina et Peter Käppler se présentent à la présidence du comité SEV pour une période administrative supplémentaire. La commission de migration se restructure. Giuditta Putschert quitte le poste de représentante à la commission des femmes après 10 années de mandat, une personne est recherchée pour lui succéder.

A la RPV, les choses ont bien évolué concernant l'effectif des membres et le recrutement: la situation actuelle affiche 1207 membres et jusqu'en avril 2022, 24 nouveaux membres ont été recrutés. Ceci est un très bon résultat. L'objectif de recrutement en 2022 pour l'ensemble du SEV est d'obtenir 2000 nouveaux membres et celui de la RPV est fixé à 62. Le taux d'organisation à la RPV est de 82%. La stratégie pour les top recruteurs est la suivante: à partir de 3 nouveaux membres recrutés il y a une prime supplémentaire et dès 8 nouveaux membres, les recruteurs sont invités à un événement SEV spécial. Les sous-fédérations, les sections et les secrétaires syndicaux travaillent en étroite collaboration.

Il y a diverses mesures recommandées par le SEV: une présence dans les locaux de pause, des cours de rafraîchissement sur le recrutement des membres, etc. La protection juridique privée de COOP est un bon argument de recrutement, elle contient tout ce dont on peut avoir besoin et coûte actuellement 78 fr. par année pour les membres SEV (nouvelle offre

dès le 1.7.2022 avec adaptation du prix). Si quelqu'un voulait souscrire une protection juridique individuelle auprès d'une assurance, cela lui coûterait entre 400 et 500 francs avec les mêmes prestations. Pour la Suisse allemande, Fabbio Winiger s'est proposé en tant qu'ambassadeur RPV pour le recrutement, pour la Suisse romande nous avons Qamil Lutfi et pour le Tessin Antonio Portaro.

La RPV est sous le choc depuis qu'elle a pris connaissance du paquet de mesures d'économie des CFF et en guise de réponse, elle renvoie ledit paquet à l'expéditeur et recommande de faire les économies au niveau de la direction, ou de demander au personnel où les économies pourraient être réalisées. Certainement pas chez nous! La RPV a rédigé une résolution à l'attention des CFF.

Le nouveau système salarial CFF entre en vigueur au 1er juin 2022. Il n'y a plus d'évaluation du personnel. Toutes celles et ceux qui ne sont pas encore au maximum de leur échelon auront une évolution salariale. Il y a des entretiens réguliers entre les supérieurs hiérarchiques et les collaboratrices et collaborateurs.

CoPe: Des élections ont eu lieu. Dans la CoPe Cargo surface Est, il y avait en tout deux candidats à disposition et ils ont été élus tacitement. Le vice-président central Fabbio Winiger et le membre RPV de la section Südostschweiz Vokshi Qendrim siègent à la CoPe. Le rôle de la commission des consignes a fait l'objet d'une discussion car il y a des irrégularités.

Danilo Tonina remercie les traducteurs, la commission centrale, en particulier Heinz Schneider pour l'organisation, et les délégués, et souhaite à tous une bonne santé.

## Sections

### 14.6 AS Ouest

L'assemblée générale de printemps 2022 de la section AS Ouest aura lieu le mardi 14 juin 2022 à 18h45 à Neuchâtel, Hôtel Alpes et Lac, en face de la gare. Invité : Giorgio Tuti, président du SEV. Inscription pour le repas qui suivra par mail à ouest@as-online.ch jusqu'au 7 juin.

### 15.6 PV Fribourg

La sortie annuelle de la PV Fribourg a lieu le mercredi 15 juin. Circuit sur le réseau tpf et découverte des nouvelles gares de Châtel-Saint-Denis et Bulle. Repas au Café de la Gare à Vuadens, menu : buffet de salades, terrine du chef, pâtes sauce bolognaise, rôti de porc, dessert au prix de 30 fr. sans les boissons. Les cafés sont payés par la caisse. Rendez-vous dans le hall de la gare de Fribourg à 9h10, départ à 9h26 pour Palézieux. Le retour à Fribourg est à 16h55. Titres de transport: AG ou carte journalière tpf à 16 fr. 80. Inscriptions auprès de Jean-Michel Gendre, Promenade de Folliéran 11, 1740 Neyruz, courriel j-michel.gendre@bluewin.ch, 079 407 88 12, jusqu'au jeudi 9 juin, en indiquant le nombre de participants et leurs noms et prénoms. Les éventuelles règles sanitaires en vigueur à ce moment seront appliquées.

### 23.6 PV Valais

Chères et chers membres. Nous avons le plaisir de vous confirmer la sortie annuelle de section planifiée le 23 juin 2022 à Binii. Le comité et ses aides se réjouissent de vous gâter culinairement à cette occasion. Dans le prix de 50 fr. sont inclus le transport de la gare de Sion à Binii et retour en bus, l'apéritif, l'entrée, le repas de midi composé de grillades et légumes ainsi que toutes les boissons (vin, minérales, bière) plus le café. Départ du bus de Sion à 11.15 heures et le retour de Binii à 16.45 heures. Les inscriptions peuvent être faites avec le bulletin reçu en début d'année, par téléphone au no 079 872 38 37 ou par e-mail sur pv.vs@bluewin.ch jusqu'au 13 juin au plus tard. Ces informations sont également lisibles sur notre Homepage [www.sev-pv.ch/wallis-valais](http://www.sev-pv.ch/wallis-valais). Meilleures salutations. *Votre comité*

### 23.6

#### Report: Group.pensionnés TN et veuves syndiqués et cagnotte

En raison de soucis de santé, je dois reporter notre Assemblée Générale du 23 juin à 14 heures au Restaurant du Joran à Neuchâtel. La nouvelle date sera communiquée dès que possible.

*Le responsable, Jean-Michel Pantet*

### 7.7 PV Vaud

Afin de rompre la solitude du quotidien et de vous offrir un moment de partage, le comité de la section a le plaisir d'inviter toutes les veuves et les veufs, y compris les personnes seules, pour un instant de fraternité. Ce moment de convivialité est prévu, le jeudi 7 juillet à L'Espace Dickens, Dickens 4, 1006 Lausanne, entre 14h et 16h. Le comité sera présent, vous pourrez nous faire part de vos préoccupations et vous aurez tout loisir d'échanger entre les participants. Pour agrémente cette rencontre, des boissons et friandises seront à disposition. Vous qui vous sentez seule ou seul n'hésitez pas à nous rejoindre, nous vous attendons avec joie les bras ouverts. *Le comité*

### 21.9 PV Romandie

D'entente avec les comités respectifs, le comité de la Section SEV PV Vaud organise un tournoi de pétanque en doublette le mercredi 21 septembre au boulodrome de Cossonay. Ce tournoi est ouvert à toutes et tous les membres PV des sections romandes et il n'est pas nécessaire d'être un pro pour y participer. Pour les joueuses et joueurs se déplaçant en transport public, une prise en charge est prévue à l'arrivée du funiculaire à Cossonay-Ville entre 8h45 et 9h30 et pour le retour en fin de journée. Le tournoi débutera à 10h et chaque équipe aura l'occasion de jouer au minimum 4 matchs.

Le montant de l'inscription, comprenant le repas de midi, est fixé à 30 fr. par joueur. Ces dernières sont à faire jusqu'au 30 août par courriel à [rolandbasset1956@gmail.com](mailto:rolandbasset1956@gmail.com) ou par tél ou sur WhatsApp au 079 223 21 08 (message), en précisant, le nom et prénom des joueurs, un no de téléphone ou une adresse mail, ainsi que si vous venez en transports publics.

Par cette nouvelle activité, nous espérons éveiller votre intérêt et c'est avec plaisir que nous vous accueillerons par n'importe quel temps à Cossonay.

## PV FRIBOURG

# Sortie à Chiètres



C'est par une belle journée de mai qu'une vingtaine de membres de la section se sont rendus à Chiètres (Kerzers) pour la visite du fameux « Stellwerk » ou poste d'aiguillage en français. Cette installation historique a pu être préservée d'une démolition planifiée par les CFF grâce à un groupe de passionnés. Ce même groupe a également réussi à sauvegarder l'ancienne passerelle, qui, comme le poste d'aiguillage, datait du début du XXe siècle. Beat Winterberger, responsable de l'association Stellwerk Kerzers et membre de notre section, nous a guidé pour une visite très intéressante et très instructive. Et c'est au Café de la Gare que s'est terminée cette journée par un bon repas dans une excellente ambiance.

## PV JURA

# FVP: cela donne à réfléchir

**PV Jura** Le président Emile Lachat ouvre la séance en présence de 28 membres et 4 excusés. Il salue les collègues qui participent pour la première fois. Deux scrutateurs sont désignés : Jean-Bernard Rérat et Michel Grolimund. Malgré le Covid, la vie syndicale s'est bien passée. Un thème intéressant est à suivre : les FVP.

Le comité s'est retrouvé à trois reprises, plus deux assemblées, sorties à Rebeuvelier et la St Nicolas. Emile a participé à l'assemblée des délégués, avec Michel, à l'assemblée des délégués romands à Yverdon et à deux assemblées de la VASOS / FARES à Berne.

Il remercie tous les participants ainsi que ses collègues du comité.

Benoit commente la situation financière de la section. Les comptes bouclent très favorablement à cause des fréquentations à nos réunions et sorties qui ont été moins nombreuses à cause des risques du Covid et d'autre part, du rendement des fonds de placements qui a été très bon. Pour donner suite au rapport des vérificateurs, les comptes sont approuvés à l'unanimité. Benoit présente un budget équilibré de 3200 fr.

Du côté des mutations : 21 admissions – 19 décès – 5 démissions. Benoit transmet les dernières infos du jour.

FVP, on se dit satisfait des dernières tractations. Cependant au vu de la situation, il est à se demander si, avec les changements intervenants actuellement, cartes journalières de commune et commerces, AG de région ou cartes journalières de communautés, billets dégriffés, et SwissPass, qui offre un large éventail, ce ne serait pas possible d'obtenir un rabais de flotte à 35 % pour tout le monde avec le nouveau SwissPass. On ne peut pas déposer l'AG FVP, ni le payer par chèques Reka et si une année pour cause de maladie etc., on s'abstenait de l'acheter on ne l'obtiendrait plus qu'avec un rabais de 35 %.

La caisse de pension a obtenu de bons résultats et un taux de couverture de 112 %. Ce serait magnifique si une fois on obtenait même un geste unique pour les retraité-e-s. Le référendum sur la modification de la loi sur l'AVS, qui prévoyait de remonter l'âge de la retraite des femmes à 65 ans comme les hommes a abouti. Il est aussi question du journal SEV. Pour la PV Jura, le rythme de parution ne doit plus baisser. Pour les retraité-e-s, c'est notre seul moyen de communiquer. Pour les actifs, il existe encore des lieux d'affiches.

Michel commente les marches. Il estime que la fréquentation est bonne. Emile remet le diplôme aux jubilaires présents.

## IMPRESSUM

**SEV – le journal du Syndicat du personnel des transports** paraît toutes les trois semaines. ISSN 2624-7828  
**Tirage:** 8 765 ex. (total 34 546 ex.), certifié REMP au 1 septembre 2021  
**Editeur:** SEV, [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)  
**Rédaction:** Vivian Bologna (rédacteur en chef), Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Michael Spahr, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Tiemo Wydler  
**Adresse de la rédaction:** Journal SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Bern 6; [journal@sev-online.ch](mailto:journal@sev-online.ch); 031 357 57 57  
**Abonnements et changements d'adresse:** muta-

[tation@sev-online.ch](mailto:tation@sev-online.ch), 031 357 57 57. Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.–.  
**Announces:** Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa; SEVzeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11, [www.fachmedien.ch](http://www.fachmedien.ch)  
**Pré-press:** CH Regionalmedien AG, [www.chmediafachmedien.ch](http://www.chmediafachmedien.ch)  
**Imprimerie:** CH Media Print AG, [www.chmediaprint.ch](http://www.chmediaprint.ch)

**Le prochain journal paraîtra le 24 juin 2022.**

**Le délai pour les annonces est fixé au 13 juin à midi, celui de l'agenda au 14 juin à midi.**

# Agenda 7/22

## DÉCÈS

**Bertholet Ida;** 1927; veuve de Henri, Payerne, PV Vaud.

**Beuchat Olivier;** 1926; agent du mouvement, Delémont, PV Jura.

**Bryois Jean-Pierre;** 1947; secrétaire, Yverdon-les-Bains, VPT TL.

**Cherbuin Eliane;** 1943; veuve de Albert, Blonay, PV Vaud.

**Gredig Henri;** 1933; retraité, Le Lignon, VPT TPG Retraité(e)s.

**Honrado Francisco;** 1939; employé d'expl., Pully, PV Vaud.

**Lehmuller Denis;** 1962; Voies ferrées, Romagny, BAU Nordwestschweiz.

**Meylan Claude Alain;** 1959; Chef d'équipe voie, Châtel-St-Denis, VPT tpf.

**Mottiez René;** 1929; chef de gare, Monthey, PV Valais.

**Rey Jeanne;** 1929; veuve de Marcel, Le Locle, PV Neuchâtel.

**Rolli Heinz;** 1931; chef de section, Berne, PV Berne.

**Stadelmann Rosa;** 1926; veuve de Hans, Biel/Bienne, PV Biel-Bienne.

**Vaucher Violette;** 1925; veuve de Pierre, Missy, PV Vaud.

**Vesy Olivier;** 1932; Surveillant pens, St-Maurice, PV Valais.

## CINÉMA

# Travail au noir, mauvais polar



Michael Spahr  
michael.spahr@sev-online.ch

**Dans le film documentaire « Travail au noir » réalisé par Ueli Grossenbacher, nous suivons quatre inspecteurs et inspectrices du travail dans leur tâche quotidienne. Ils effectuent des contrôles sur les chantiers, dans les restaurants, les magasins et d'autres entreprises où souvent le personnel est employé illégalement. Parallèlement, le film jette un regard sur le combat politique astreignant qui est mené contre l'exploitation de la main d'oeuvre. Le film est actuellement projeté dans les cinémas de toute la Suisse.**

Le film bouleversant réalisé par Ueli Grossenbacher n'a ni début ni fin. Nous sommes projetés dans le quotidien de Frédy, Regula, Marcos, Stefan et Chrümu. On les accompagne en voiture au Jura, en ville ou dans l'Oberland bernois. On découvre leurs conversations de tous les jours, mais également leurs discussions sur des thèmes en lien avec leur travail. Ils oeuvrent pour le Contrôle du marché du travail du canton de Berne et effectuent des visites surprises à différentes entreprises. Des visites qui ne sont pas sans danger, car souvent elles font apparaître toutes sortes de manigances illégales. Il se

peut également que ces visites aient lieu sous protection de la police, pour leur permettre de faire leur travail. Le Contrôle du marché du travail vérifie si les dispositions légales pour le travail sont respectées, si les travailleurs et travailleuses sont rémunérés correctement, s'ils ont la possibilité de se reposer et le droit d'exercer un travail en Suisse.

Dès la première scène, on est choqué. On voit un homme - apparemment issu de la migration - travailler dans un magasin où il gagne 550 francs par mois (« salaire de base ») pour un engagement de sept jours par semaine et d'environ douze heures par jour. Les moments où il n'a pas de client font office de « pauses ». Il est le gérant de ce magasin. Or, travailler dans de telles circonstances défavorables est tout à fait légal. En effet, de par sa fonction, il ne bénéficie pas de la protection du Code des obligations ni d'aucune convention collective de travail. Le Contrôle du marché du travail est impuissant et ne peut pas intervenir.

Il en va autrement sur le plan politique. Le long-métrage suit également Corrado Pardini, syndicaliste et ancien conseiller national membre du Parti socialiste et montre sa lutte pour protéger légalement les droits des travailleurs et travailleuses. Au moins, il y a des leurs d'espoir. En effet, Corrado Pardini a déposé au Conseil national une motion contre le démantèlement de la protection salariale. Il a pu ainsi

freiner les concessions prévues lors des négociations avec l'Union européenne. Mais au fil de l'histoire, on constate que le désenchantement s'est généralisé. Ainsi, deux protagonistes discutant lors d'une fête du 1er Mai se plaignent de la diminution de l'impact de tels événements: « Le dumping salarial semble n'intéresser plus personne. Chacun ne regarde que pour soi. C'est pourquoi, un projet commun tel que le 1er Mai n'intéresse plus personne. »

## Un véritable travail de Sisyphe contre le travail au noir

Inlassablement, les contrôleurs et contrôleuses continuent à se battre, ce qui les plonge régulièrement dans un dilemme. En effet, ils ne coïncent pas les personnes qui profitent du travail à bas salaire, les « gangsters » - comme les nomment les inspecteurs du travail. Mais ils tombent sur les « sans-papiers », ceux qui travaillent illégalement et perçoivent un salaire en Suisse trop bas, victimes de ce dumping. S'ils se font attraper, la police arrive et ils ne risquent alors pas seulement de perdre leur emploi, mais aussi de se faire renvoyer. En revanche, les responsables s'en sortent de leur côté généralement sans trop de mal et doivent payer une amende souvent inférieure au bénéfice qu'ils ont réalisé en faisant entorse au droit du travail. On comprend qu'à un certain moment un inspecteur puisse s'interroger : « Est-ce que je ne ferais

pas mieux de fermer les yeux sur les travailleurs au noir ? »

Le film ne cesse de choquer, par exemple quand nous apprenons qu'une soignante provenant de Slovaquie travaille pour une retraitée suisse pour un peu moins de 2000 euros par mois, sept jours sur sept, 24 heures sur 24, et qu'elle doit se lever jusqu'à cinq fois par nuit



pour s'occuper de sa patiente. Il s'agit clairement d'une violation du contrat de travail, qui stipule que la soignante ne devrait travailler que pendant six heures et demie. Rien n'est mentionné concernant le salaire dans le contrat.

Bien que le film montre la vraie vie, on se croirait parfois dans un roman criminel. Malgré les sombres perspectives qui règnent dans le monde du travail, le film fait rire. Les dialogues entre les différents protagonistes sont le reflet d'une humanité formidable - dans un environnement parfois tellement inhumain.



## LA TROTTEUSE DE L'HORLOGE DE LA GARE

Alexander Egger

Nous connaissons tous cette horloge avec son aiguille rouge qui s'arrête brièvement 58 secondes après avoir fait un tour avant de faire un bond et de commencer la nouvelle minute. Pour la plupart d'entre nous, elle est un accessoire décoratif du cadran. Un ancien CEO des CFF voulait la supprimer. Cela aurait été une catastrophe

pour toutes les personnes qui sont un peu pressées et qui doivent décider s'il faut passer à la vitesse supérieure. Un jour, j'ai rendu visite à un spécialiste de CFF Cargo à Bâle. Nous voulions tous les deux prendre le prochain IC pour Berne, mais je pensais que nous n'y arriverions jamais. Nous sommes entrés dans le hall de la gare

et avons rejoint l'IC, dans lequel nous sommes montés 20 secondes avant le départ officiel, mais le train n'est parti que 30 secondes plus tard. Le cheminot m'a regardé et a dit en riant : « Cela fait longtemps que je n'ai pas été aussi en avance ! » Dans la gare, il avait bien sûr constamment les yeux rivés sur la trotteuse rouge.

?

QUIZ

## Es-tu incollable?

### 1. Dans les journées de branches bus et rail, on a parlé inflation.

#### A combien s'élève-t-elle actuellement ?

- a. A 1%
- b. A 2%
- c. A 2,5%

### 2. Larissa Bantli est une présidente de section particulière.

#### Pourquoi ?

- a. A 27 ans, elle est l'une des plus jeunes président-e-s de section du SEV.
- b. Parce qu'elle est l'unique femme qui préside une section à la ZPV
- c. C'est un piège. Elle n'a rien de spécial.

### 3. Combien de signatures le SEV doit-il réunir pour l'initiative BNS ?

- a. 5000
- b. plus de 10 000
- c. 8000

### 4. Parmi ces mesures d'économies, laquelle ne fait pas partie des attaques des CFF contre leur personnel ?

- a. La suppression de l'invalidité professionnelle
- b. La hausse des cotisations-risques dans la Caisse de pensions
- c. La suppression de l'allocation régionale

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 14 juin 2022**.

**Par e-mail:** [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch)  
**Sur internet:** [www.sev-online.ch/quiz](http://www.sev-online.ch/quiz)  
**Par carte postale:** SEV, Quiz, Postfach, 3000 Bern 6

Le/la gagnant-e sera tiré-e au sort parmi les bonnes réponses et remportera **des bons d'achats de livres d'une valeur de 40 fr.**

Son nom sera publié dans le prochain numéro du journal. Ce concours ne donne lieu à aucune correspondance.

**Solution du quiz N°6 /2022: c/b/b/d**

C'est **Corinne Grossenbacher**, de Meikirch, membre de la ZPV Berne qui remporte des bons d'achats de livres d'une valeur de 40 fr.

SUR LES TRACES DE ...

# Larissa Bantli, cheminote



**Michael Spahr**  
[michael.spahr@sev-online.ch](mailto:michael.spahr@sev-online.ch)

**Larissa Bantli est cheminote jusqu'au bout des ongles. La grisonne de 27 ans travaille aux CFF, d'une part à la Gestion spécialisée de l'Assistance clientèle et d'autre part sur les trains, une fois par semaine en tant qu'assistante clientèle. Elle est l'une des plus jeunes présidentes de section du SEV, à la tête de la ZPV Rheintal-Chur.**

« Quelques personnes se sont mises à fumer dans le train et la climatisation est tombée en panne. Il y avait aussi beaucoup de familles. Heureusement, la majorité des voyageurs n'était pas ivre », raconte Larissa Bantli. Elle se trouve à la gare de Berne et vient d'accompagner durant plusieurs heures le train spécial de la finale de la Coupe avec des fans de foot venus de St-Gall.

En règle générale, Larissa Bantli travaille un jour par semaine à bord des trains. Cependant, les événements extraordinaires du trafic voyageurs tel cette finale de la Coupe l'occupent également au bureau, dans son activité principale pour l'heure, car elle fait un stage à la Gestion spécialisée du personnel des trains à Berne. « Beaucoup d'informations clientèle que l'on entend dans les trains passent par moi. Par exemple lorsque le personnel des trains doit donner des informations spécifiques dans les trains par les hauts-parleurs, je prépare le contenu de cette annonce spéciale », explique-t-elle. Elle veille à ce que les messages corrects apparaissent dans le système et qu'ils soient sur la plateforme d'information des tours « TIP 2 » du personnel des trains. Elle assure également d'autres tâches en lien avec les informations clientèle. Elle collabore dans des projets et des groupes de travail, par exemple pour analyser et interpréter des chiffres de satisfaction de la clientèle et de réactions-clients.

#### En route au bureau comme dans les trains

Quatre jours par semaine elle travaille soit au bureau à Berne dans le quartier du Wyler, soit chez elle à Maienfeld, en télétravail. Mais cela n'a pas toujours été le cas. Elle a effectué un apprentissage d'employée de commerce en transports publics et c'est là qu'elle a appris ce que c'était de travailler sur les trains, et cela lui a tout de suite plu. Après son apprentissage elle a commencé à travailler en tant qu'assistante clientèle au dépôt de Bâle puis, pour apprendre le français, elle a rejoint celui de Lausanne. Ensuite elle a accompli

une formation de spécialiste en tourisme à la Haute école spécialisée de Lucerne et obtenu son diplôme à l'automne 2021. Puis, elle a eu cette occasion de découvrir un nouvel environnement de travail à la Gestion spécialisée du personnel des trains des CFF. Mais comme elle ne voulait pas perdre complètement le contact avec la clientèle et ses collègues dans les trains, durant quatre jours par mois, principalement le week-end, elle travaille au dépôt de Coire. « J'adore cette diversité entre le bureau et le train, affirme-t-elle. A la maison on me dit que je suis une vraie cheminote », nous confie Larissa Bantli en riant. Et son engagement pour le SEV en fait partie. Après son retour aux Grisons suite aux quelques années passées à étudier à l'extérieur du canton, elle s'est engagée au comité de la section ZPV Rheintal-Chur, tout d'abord en tant que vice-présidente puis, dès la fin 2021, en tant que présidente. « Nous ne devons pas oublier tout ce que le SEV a accompli pour nous, les cheminots. Je suis motivée à participer aux efforts du SEV parce que j'ai la conviction que nous pouvons faire bouger les choses. Et pour nous les jeunes du rail, il est important de pouvoir faire entendre notre voix. » En tant que l'une des plus jeunes présidentes de section du SEV, elle a joué un rôle de pionnière. Car non seulement les CFF ont besoin de sang neuf parmi leur personnel mais le syndicat également.

Dans sa section, elle ne manque pas de gens pour assurer la relève car une grande partie du personnel des trains du dépôt de Coire est organisé au SEV. Pour Larissa, une chose est claire : les jeunes et les plus âgés doivent tirer à la même corde. « Il est important que toutes les générations soient représentées au syndicat. Nous pouvons énormément profiter de l'expérience des plus âgés. D'un autre côté, nous les jeunes pouvons amener des idées fraîches et un vent nouveau. J'essaie de veiller à ce que nous n'agissions pas les uns contre les autres mais que nous puissions au contraire profiter les uns des autres. »

En plus d'un rajeunissement aux CFF comme au SEV, il est également important que l'avenir compte plus de femmes. Ici aussi Larissa Bantli voit des progrès, elle conclut par ces mots : « Je souhaite que nous apprenions à regarder plus loin que le bout de notre nez et que nous écoutions et respectons aussi les avis des autres. Cela est valable autant pour les hommes et les femmes que pour les jeunes et les plus âgés. » De manière générale elle est très satisfaite d'être dans les chemins de fer et jamais elle ne pourrait imaginer travailler ailleurs.

## LES CFF DÉRAILLENT

Silvan Wegmann

