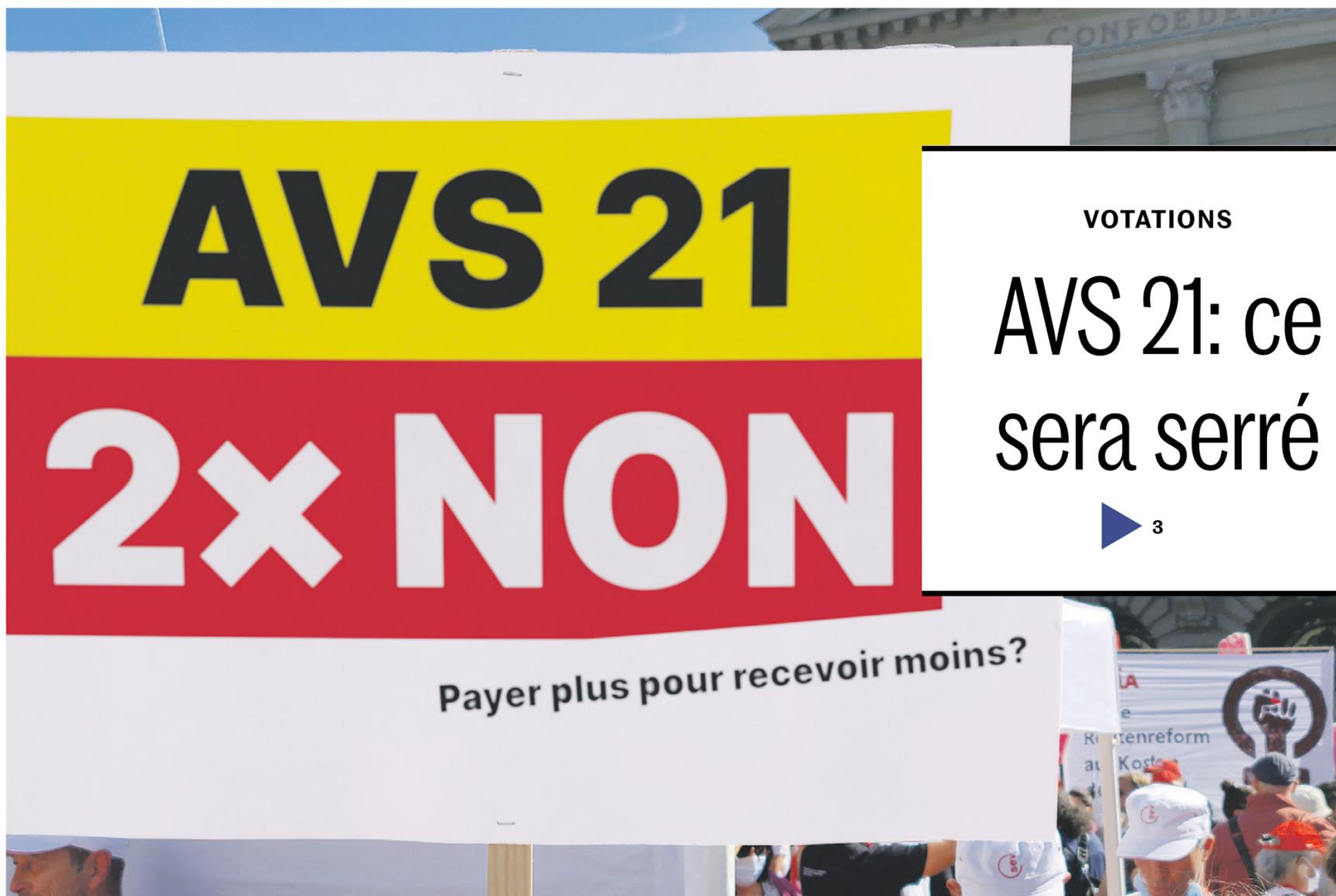




# SEV N°9

Le journal du Syndicat du personnel des transports



VOTATIONS

## AVS 21: ce sera serré



**EDITORIAL** de Christian Fankhauser

## Santé en souffrance!



**L**a troisième enquête sur la santé des conducteurs et conductrices de bus menée par le SEV, syndicom, ssp et Unisanté vient de livrer ses résultats. Ils sont tellement inquiétants qu'ils nous obligent à tirer la sonnette d'alarme.

Seuls 3,9% des conducteurs n'ont aucun problème de santé. Une personne sur deux ressent des douleurs musculaires de l'épaule ou du cou, une fatigue anormale et des maux de dos. Près d'un tiers des conducteurs et conductrices prennent le volant sans être en état de conduire. Cette enquête montre avec précision la pénibilité de cette profession et ses effets sur la santé. Ce métier développe beaucoup trop de maladies professionnelles. Pour rappel, l'employeur veille à ce que la vie et la santé du personnel ne soient pas mises en danger en ap-

pliquant des mesures de sécurité adaptées. Que faire?

Il faut rapidement améliorer les conditions de travail! Le principal problème qui rend le travail de la conduite si pénible, c'est l'amplitude de plus de 10h heures que le SEV combat avec sa campagne «10h ça suffit!». Les discussions avec les entreprises doivent permettre de relever ce défi. La troisième source de pénibilité – les longues périodes sans toilettes – a aussi été l'objet d'une campagne du SEV. Des efforts restent à faire. Des pistes de bus en voie propre permettraient aussi de diminuer le stress lié au trafic.

Et si, malgré tout, nos collègues continuent de tomber malades et ne peuvent plus effectuer une tâche dans un métier dit «de monopole», là aussi des solutions doivent être trouvées: formations, reconver-

sions professionnelles ou création d'un pool d'emplois commun aux transports publics. La brutalité des chiffres de notre enquête incite à relancer la table ronde des acteurs du transport. Pour des solutions cantonales ou régionales à défaut de solution de branche nationale.

Il y a urgence pour trois raisons. De meilleures conditions de travail (horaires, tours de service) permettent de faire baisser l'absentéisme. La génération du babyboom part à la retraite ces 5 – 10 prochaines années et seule une meilleure attractivité de la branche permettra de la remplacer sereinement. Enfin, le transport public étant une des solutions au problème crucial du climat, il serait absurde d'investir des milliards sans penser à la santé et à la sécurité du personnel de conduite. La situation est grave et demande des réponses urgentes.

### Navigation

Le SEV obtient gain de cause concernant la LDT face à la SNL

4

### Permis de conduire

La ténacité des conducteurs et conductrices de bus a payé. Finie la double peine.

5

### Aviation

La mobilisation se met en place à Swissport Zurich

9

## Situation tendue au CE d'Olten

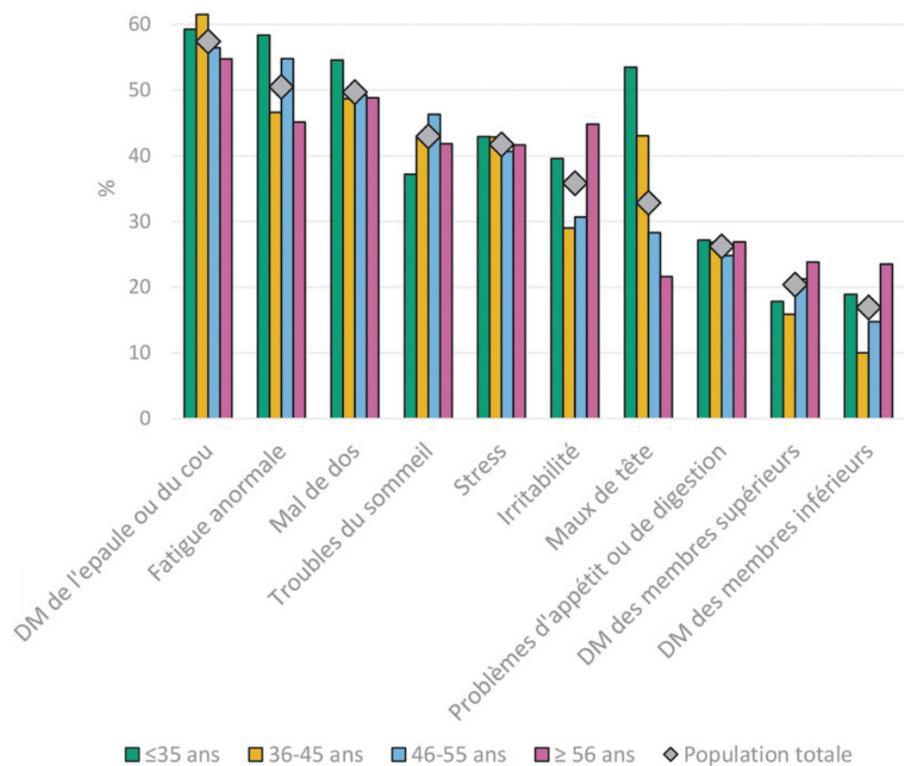
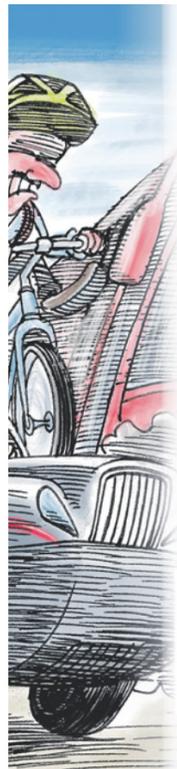
Au centre d'exploitation d'Olten, une organisation de service extraordinaire a dû être mise en place en raison d'effectifs tendus. C'est pourquoi le SEV s'est entretenu avec des responsables. Le SEV a constaté que le problème est reconnu et que les responsables essaient de trouver des solutions. Le SEV va bien sûr s'engager par ses propres canaux pour que la situation puisse être désamorcée. La situation actuelle est problématique et ne doit pas durer longtemps. Du point de vue du SEV, des améliorations fondamentales sont nécessaires pour le personnel afin de maîtriser la situation à long terme. Mais le SEV a aussi reçu l'assurance que l'organisation actuelle ne doit en aucun cas servir à tester ou à introduire des économies de postes.

## Manque de personnel à la gare de triage

La situation du personnel à la gare de triage de Limmattal (RBL) s'aggrave : un marché du travail asséché, des travaux exigeants et épuisants ainsi que le manque de perspectives professionnelles font des ravages. CFF Cargo veut remercier et remédier à la situation avec une récompense pouvant aller jusqu'à 3000 francs pour les collaborateurs de la production chez RBL, avec des primes ciblées pour des missions spéciales (20 francs par jour de mission) et avec une prime de 1000 francs pour les recommandations de recrutement réussies. Les mesures de recrutement supplémentaires à l'étranger et le renforcement de la collaboration avec les agences de placement pour les employés temporaires montrent que la situation est extrêmement précaire. « Il faut saluer ces efforts, mais les mesures rapides comme des engagements temporaires et des primes ne remplacent pas encore des conditions de travail attractives pour assurer un recrutement durable du personnel », souligne le secrétaire syndical SEV Philipp Hadorn.

## Pause d'été

Le prochain journal paraîtra le 2 septembre. D'ici là, toutes les informations importantes seront diffusées sur nos canaux numériques. Nous vous souhaitons un bel été.



Problèmes de santé répartis par groupe d'âge et population totale. Lire : 61,5% des 36-45 ans ont des douleurs musculaires (DM) de l'épaule / cou.



## BUS : ENQUÊTE SANTÉ

# Conducteurs cabossés

Yves Sancey  
yves.sancey@sev-online.ch

**Les résultats de l'enquête sur la santé des conductrices et conducteurs de bus menée par SEV, syndicom et ssp, et Unisanté sont inquiétants. Ils sont quasi tous atteints dans leur santé et souffrent de plusieurs maux : douleurs musculaires, fatigue, trouble du sommeil ou stress. Les fréquences des accidents et arrêts-maladies sont en hausse. Les pistes syndicales sont là : amplitudes limitées à 10h et aménagement des horaires.**

Pour la troisième fois, après 2010 et 2018, le SEV a voulu connaître l'état de santé des conductrices et conducteurs de bus ainsi que les éléments qui rendent ce métier pénible. Le 22 février, SEV, syndicom et le ssp ont envoyé 4324 questionnaires à leurs membres conducteurs. 916 personnes ont participé, soit un taux de réponse de 21%. L'échantillon a ainsi presque doublé et il est assez représentatif de la population générale des conducteurs avec 13,2% de femmes, 34% âgés entre 46 et 55 ans et 31% de plus de 56 ans.

Les résultats de l'enquête menée par ce centre universitaire de médecine générale et de santé publique avec trois syndicats dont le SEV sont sans appel. Seuls 3,9% des conducteurs n'ont aucun problème de santé. En moyenne, chaque conducteur déclare souffrir de quatre problèmes de santé. Un conducteur sur deux ressent des douleurs musculaires de l'épaule ou du cou (57%), une fatigue anormale et des maux de dos (50%). Plus d'un sur trois a des troubles du sommeil (43%), du stress (42%), de l'irritabilité (35%) et des maux de tête (33%). Depuis 2018, il y a une hausse significative des douleurs musculaires de l'épaule et du cou. Depuis 2010, le nombre d'arrêts-maladies a augmenté en 2018, puis en 2022. Un conducteur sur deux a eu au moins un arrêt-maladie en 2021. 37% des conducteurs pensent que leur maladie est liée au travail. 57% des femmes ont eu au moins un arrêt-maladie contre 51% pour les hommes. Même si la profession se féminise, des adaptations en termes d'horaires notamment doivent encore être faites pour une meilleure intégration.

Ce n'est pas seulement la santé des conducteurs qui est en jeu, mais aussi leur sécurité et celle des usagers. Près d'un tiers des conducteurs (32%) ne se sentent pas toujours en pleine

possession de leurs moyens en prenant le volant (en raison principalement de fatigue, manque de repos et douleurs musculaires). Les 36-45 ans conduisent davantage sans être en état (38%). Fatigue et mal de tête ont un effet sur la fréquence des accidents qui sont en hausse en 2018 et 2022 par rapport à 2010.

Pourquoi les conducteurs de bus ont-ils tant de problèmes de santé ? L'enquête ne permet pas une réponse définitive. Toutefois, précise Unisanté, « au vu du pourcentage élevé de certains problèmes de santé assez spécifiques, il est possible de penser que ces problèmes sont liés à l'environnement de travail. Par exemple, il a été démontré que les vibrations du corps entiers ressenties quotidiennement par les conducteurs de bus sont une cause de mal de dos. » « A force d'encaisser le stress, nos collègues le somatisent dans leurs corps et développent des maladies », explique Valérie Solano, vice-présidente du SEV.

Une partie des questions visaient justement à mettre des notes à différents éléments de pénibilité. L'amplitude de plus de 10h arrive en tête, les longues périodes sans toilettes en 3e et les temps au volant de plus de 4 heures en 5e. « Concernant l'amplitude de plus de 10 heures, c'est assez impressionnant de constater que si l'on ajoute les personnes qui trouvent cela « pénible » à celles qui trouvent cela « très pénible », on arrive à plus de 80% des répondant-e-s. Et

75% pour les longues périodes sans toilettes », souligne Christian Fankhauser, vice-président du SEV. « Cela nous indique que nos campagnes « 10h ça suffit ! » et « Des WC, pas des buissons » sont justes et doivent continuer d'être nos priorités. Le temps au volant de plus de 4 heures est aussi une forte source de pénibilité du métier. Il faut y remédier. »

Le comportement des cyclistes et l'agressivité des autres usagers de la route arrivent 2e et 4e des éléments les plus pénibles. Des éléments déjà repérés lors de l'enquête de 2018, mais en forte progression pour les cyclistes. L'augmentation de la mobilité douce et des vélos à la suite du confinement ont sans doute joué un rôle.

Les résultats de l'enquête ont également fait apparaître l'importance accordée par les conducteurs aux questions d'ergonomie et en particulier pour le siège, jugé important à la quasi-unanimité. En fin de carrière, les conducteurs de plus de 56 ans sont les plus sensibles aux douleurs des membres inférieurs et supérieurs. Pour Valérie Solano, « ce métier est difficile. Plus on est capable d'améliorer les conditions de travail en termes de régularité des horaires, de baisse du stress et de satisfaction au travail, plus on a de chances de garder les conducteurs en bonne santé ! » Logiquement, pour les conducteurs, les trois points positifs de leur métier sont l'emploi assuré, la solidarité et la liberté/indépendance.

## 3 questions à Unisanté

Docteure en santé publique, la Prof. Irina Guseva Canu dirige le Département Santé, Travail, Environnement chez Unisanté à Lausanne.

**Pourquoi vous êtes-vous intéressée à la santé des conducteurs de bus ?**

**Prof. Irina Guseva Canu :** Dans deux études nationales réalisées à Unisanté, nous avons découvert une surmortalité par suicide et cancer du poumon chez les conducteurs et conductrices de transport public (particulièrement de bus) comparés à la population générale suisse active professionnellement. Nous avons informé les syndicats et l'Office Fédéral de transport de ces « découvertes » et cherchons à en comprendre les raisons.

**Quels sont pour vous les trois principaux résultats de cette enquête ?**

Le résultat principal est que plus de la moi-

tié des professionnels disent avoir des douleurs musculaires de l'épaule et du cou, des maux de dos et présentent une fatigue excessive. Ce résultat est frappant, car l'innovation technologique dans la conception des véhicules vise l'amélioration du confort. Un autre résultat important est que, comparé à 2010, les arrêts maladies et les accidents ont augmenté.

**Comment établir un lien de causalité entre les conditions de travail et la santé ?**

Pour cela, nous souhaitons monter une étude de cohorte des conducteurs de bus suivis dans le temps. La majorité des conducteurs y est favorable. Dans cette profession, peu d'expositions ont été mises en lien avec l'état de santé de manière causale et pour un pays aussi développé que la Suisse, avoir des professionnels aussi malades paraît inadmissible.

AVS 21

# Chaque voix comptera le 25 septembre

USS/ Vivian Bologna  
vivian.bologna@sev-online.ch

**Président du SEV et vice-président de l'USS, Giorgio Tuti a participé au lancement de la campagne contre AVS 21 le 1er juillet dernier: à l'heure où les prix s'envolent et où un choc des primes-maladie est annoncé, le comité référendaire se bat aussi contre le relèvement de TVA prévu dans cette révision et dit clairement 2x NON le 25 septembre au démantèlement de l'AVS.**

Devant les médias le 1er juillet, Giorgio Tuti a été très clair: «Les rentes des caisses de pensions sont en chute libre. Pour illustrer cette situation, je prends volontiers l'exemple des CFF. Le taux de conversion de leur Caisse de pensions n'a fait que baisser ces dernières années: il était de 6,515% en 2008, de 4,96% en 2020 et de 4,54% dès 2023. On voit bien ce qu'il se passe: des taux de conversion plus faibles = des rentes plus faibles.»

Il a aussi mis tout cela en perspective en rappelant que la réforme actuelle de la LPP menace de démanteler encore davantage le 2e pilier: «Il s'agit de payer encore plus pour des rentes moins élevées.»

Comparée au 2e pilier, l'AVS est solide et fiable. Les déficits de plusieurs milliards prévus

depuis des décennies ne se sont pas réalisés. L'AVS a clôturé les difficiles années de pandémie 2020 et 2021 avec un bénéfice d'environ 2,5 milliards. Elle dispose aujourd'hui d'une fortune de près de 50 milliards francs, et celle-ci va encore augmenter au cours des cinq prochaines années. Pierre-Yves Maillard, président de l'Union syndicale suisse a enfoncé le clou: «Ceux qui veulent élever l'âge de la retraite disent qu'on doit travailler plus longtemps, puisqu'on vit plus longtemps. Mais il y a longtemps que la Suisse travaille davantage. Couplée avec la hausse extraordinaire de la productivité par heure de travail, l'arrivée des femmes sur le marché du travail rémunéré dans les dernières décennies a massivement augmenté le volume de travail et de revenus soumis à cotisations, ce qui a soutenu les finances de l'AVS. C'est pour cela que nous avons intégré 1,7 million de rentiers en plus depuis 1980 tout en gardant des finances saines.»

## 7 milliards sur le dos des femmes

Vania Alleva, présidente d'Unia, a rappelé le coût d'AVS 21 pour les femmes: «Par rapport au revenu médian, AVS 21 représente une perte de revenu d'environ 26 000 francs.» Au total, la réforme coûterait 7 milliards sur leur dos. Vania Alleva a soulevé un autre problème: «Les femmes âgées seront poussées vers le chômage.



La conviction de Giorgio Tuti le 1er juillet devant les médias à Berne.

Au lieu de pouvoir prendre une retraite bien méritée à 64 ans, elles devront continuer à travailler, dans un marché du travail qui est très dur pour les salarié-e-s âgé-e-s. Aucun groupe d'âge ne compte autant de chômeuses et de chômeurs que celui des 60-64 ans. Montrez-moi un employeur qui embauche une femme de 64 ans pour qu'elle travaille encore un an dans son entreprise à plein temps, et pas seulement à 20% ou 30% ou en tant qu'intérimaire. Dans la réalité, ces femmes se retrouveront au chômage, peut-être même à l'aide sociale. C'est un manque de respect et un non-sens économique.»

## Toutes et tous à 67 ans ou plus tard à la retraite

Pour la coalition qui a lancé le référendum, AVS 21 n'est rien d'autre que le début d'un grand démantèlement de l'AVS et des rentes en général. Pour Giorgio Tuti, la suite du plan de démantèlement bourgeois est claire comme de l'eau de roche: augmenter l'âge de la retraite, et ce pour tout le monde! L'initiative des jeunes libéraux-radicaux sur les retraites est déjà au Parlement. Elle demande non seulement une augmentation générale de l'âge de la retraite, mais aussi un lien entre celui-ci et l'espérance de vie, ce qui porterait l'âge de la retraite à 67 ans, voire plus tard.

L'autre grande attaque contre les rentes est

déjà prévue avec l'initiative «Oui à des rentes pérennes et équitables (initiative générations)». Veronica Weisser, lobbyiste en chef de l'UBS, fait également partie du comité d'initiative, ce qui en dit long sur les objectifs de cette initiative: démanteler le 1er pilier et le 2e pilier signifie que tout le monde devra de plus en plus recourir au 3e pilier à titre privé, ce qui est plus cher et plus risqué pour chacun et chacune, mais qui représente une belle affaire lucrative pour les banques et les assurances.

Rappelons que cette initiative prévoit que l'âge de la retraite doit être adapté périodiquement aux rendements financiers. «Bien entendu vers le haut et non vers le bas, insiste Giorgio Tuti. Et il faudrait introduire des rentes «flottantes» ou des rentes flexibles - bien que les rentes servent surtout à couvrir des frais fixes comme les loyers et les primes d'assurance-maladie.»

Tel est le plan de démantèlement bourgeois de l'AVS et des rentes en général. AVS 21 en est donc la première étape et constitue donc un combat central.

Le résultat sera serré et chaque voix comptera. «Nous devons dire stop à AVS 21 pour freiner le démantèlement de l'AVS et le démantèlement des rentes. Au lieu de ce programme, il est central de renforcer l'AVS», conclut Giorgio Tuti.

+

-

Le 28 juin dernier, à l'appel notamment de la Fédération CGT des Cheminots et de la Fédération Européenne des Transports (ETF) a eu lieu à Lyon une manifestation de plus de 5000 personnes (photo). Le jour même, la Commission européenne avait organisé des journées du transport mais avait «oublié»... le personnel des transports publics. Avec une **délégation de militant-e-s du SEV**, Aurélie Lelong a **dénoncé** les dérives de **30 ans de libéralisation du rail**: mise en concurrence des salarié-e-s, marchandisation des services publics et rabotage des droits des salarié-e-s.

En 2013, les CFF exploitaient encore 185 points de vente. **Ils ne seront plus que 130** en fin 2022 selon des chiffres de CHMedia. Ce n'est pas du goût du SEV. «C'est une question de service public, critique Valérie Solano, vice-présidente du SEV, en charge des dossiers CFF qui évoquent le transfert croissant des ventes de billets vers des canaux numériques/autres canaux (95%) pour seulement 5% au guichet. Nous estimons que les guichets ont une autre carte à jouer, notamment en termes de conseil de qualité tout au long de la chaîne de mobilité dont la valeur est évidente.»



**GIORGIO TUTI** répond

## «Un soutien d'un genre nouveau»

**La numérisation atteint aussi les transports publics. Que fait le SEV pour soutenir ses membres ?**

Ces prochaines années, de nombreux profils professionnels vont changer à cause de la numérisation et de l'automatisation; ceci concerne également le secteur des transports. Le SEV ne peut ni ne veut s'opposer à une telle évolution. Mais il est bien clair que les travailleuses et les travailleurs ainsi que leurs syndicats doivent être inclus dans les processus de changement, c'est le seul moyen de nous assurer que les collaboratrices et collaborateurs pourront s'engager sereinement sur ce nouveau chemin et qu'ils ne resteront pas en rade.

Le SEV s'engage pour que la numérisation soit toujours mise à l'ordre du jour dans toutes les négociations CCT, afin de garantir et augmenter la protection des travailleuses et travailleurs. Par exemple, le SEV négocie avec les entreprises afin de définir les données qui peuvent être prélevées et utilisées pour l'évaluation du personnel. Aux CFF, lors

des dernières négociations CCT nous avons pu ancrer le «droit de ne pas être joignable» et lancer un fonds de numérisation.

Le «Bistro digital» est issu de ce fonds, il propose une plateforme d'information et d'échange. Ce Bistro digital vise à apporter un soutien aux collaboratrices et collaborateurs des CFF pour les aider à faire avec les changements et à garder de bonnes chances sur le marché du travail. Cette plateforme propose de précieuses informations provenant d'experts en tous genres, des articles relatant des expériences et des conseils personnalisés sous forme de coachings gratuits. Les points de rencontre sont également l'occasion d'échanger avec des collègues sur un thème défini avec la présence d'un modérateur professionnel. Le Bistro digital est dans les starting-blocks: il sera à disposition de tout le personnel CFF dès la mi-août. Nous vous donnerons de plus amples informations en temps voulu.

Giorgio Tuti est président du SEV. Tu souhaites lui poser une question ou au SEV en général? Alors écris-nous à [journal@sev-online.ch](mailto:journal@sev-online.ch).

## NAVIGATION

# LDT: l'OFT donne raison au SEV contre la SNL



Victoire syndicale et juridique du personnel navigant du Lac Majeur.

Angelo Stroppini  
journal@sev-online.ch

**C'est une victoire juridique mais c'est avant tout une victoire syndicale! Le 20 octobre dernier, par l'intermédiaire de son avocat, le SEV a transmis à l'OFT une plainte administrative contre la SNL (Società Navigazione del Lago di Lugano). Deux problèmes ont été dénoncés : la communication tardive des tableaux des tours de service et l'absence de confirmation des dates des vacances comme l'exige la loi. Dans une décision datant du 29 juin 2022, l'OFT a donné raison au SEV sur toute la ligne et a rejeté les arguments de la SNL.**

Mais pourquoi en est-on arrivé là ? Habituellement, c'est à partir de la fin de l'automne que les employé-e-s du secteur de la navigation peuvent enfin profiter de leurs vacances bien méritées. Et il ne peut en être autrement, car en période d'affluence estivale les vacances sont difficiles à prendre. Les employé-e-s de la SNL ont l'habitude de communiquer de manière anticipée à la direction les dates de leurs vacances. Mais la direction tardait à répondre. Ce qui compliquait sérieusement la planification des vacances. Tout cela était en contradiction flagrante avec l'Ordonnance relative à la Loi sur la durée du travail (OLDT article 26, al. 8). Ainsi, les collègues concernés, et à juste titre furieux, se sont adressés au secrétariat SEV de Bellinzona qui a préparé un dossier complet à l'attention de son avocat.

Le deuxième point contesté concerne la communication tardive et répétée du plan de répartition des services (OLDT art. 26 al. 1b et

1c en lien avec al. 7b 1). Là encore, nous vous laissons imaginer la colère des salariés qui ont dû plus d'une fois attendre que quelques jours avant la fin du mois pour connaître le plan du mois suivant ! Dans le cadre du partenariat social, malgré plusieurs rappels, ces problèmes n'ont pas pu être résolus, c'est pourquoi le SEV s'est adressé à l'OFT qui est l'organe de surveillance en la matière.

Dans sa décision l'OFT démonte tous les arguments de la SNL et demande que la loi soit respectée, ni plus ni moins. L'OFT rappelle clairement que la planification annuelle est la règle et que la planification mensuelle n'est possible que si des accords sont établis. Dans sa décision l'OFT va encore plus loin: «La SNL gère la crise en réagissant aux événements plutôt qu'en les anticipant, et de manière unilatérale, c'est-à-dire sans impliquer les principaux acteurs tels que les employés, la CoPe, le SEV ou l'OFT. La SNL a pu compter sur la bienveillance et la volonté de ses employés, qui ont accepté de reporter leurs vacances. Toutefois, elle ne peut pas l'exiger à chaque fois.

La SNL, par son comportement, met ses employés dans la situation difficile de devoir enfreindre les règles et/ou de ne pas pouvoir les respecter, dans un sens (loi) comme dans l'autre (santé).

La SNL doit disposer d'un personnel suffisant pour garantir que les services soient effectués dans le respect de toutes les dispositions légales (sécurité et protection de la santé). Si la SNL décide d'augmenter les performances, elle doit vérifier qu'elle est en mesure de le faire.»

La décision de l'OFT est étayée par de nombreux autres arguments. Relevons juste pour la petite

histoire que la SNL devra verser à l'OFT un émoulement de 2500 francs.

## Et maintenant ?

L'OFT mentionne clairement que la SNL sera contrôlée lors du prochain audit, se réservant le droit d'engager des poursuites si elle constate de nouvelles violations de la loi.

Il est certain que le SEV et les employés de la navigation du Lac Majeur resteront vigilants. Cette victoire juridique est avant tout une victoire syndicale. Grâce à une solidarité syndicale accrue, quelques matelots ont eu le courage de prendre les choses en mains. Ils ont transmis au secrétariat SEV de Bellinzona toutes les informations qui étaient en leur possession. Cela a permis au SEV et à son avocat de construire un argumentaire syndical solide. Aujourd'hui ce sont tous leurs collègues qui bénéficient de la décision de l'OFT. Enfin, cette décision sera d'une grande utilité sur le plan syndical pour deux raisons : elle contient des points importants qui feront jurisprudence, notamment ceux relatifs à la participation des représentants du personnel dans les entreprises, et elle donne à chaque travailleur la force de signaler immédiatement au syndicat les irrégularités dont il serait victime.

Enfin, rappelons tout de même qu'une CCT valable jusqu'au 31 décembre 2026 vient d'être signée. Elle englobe les employés de la SNL oeuvrant sur le Lac de Lugano et sur le bassin suisse du Lac Majeur. Il convient en outre de préciser - après que la SNL eut informé son personnel de cette décision comme le demande l'OFT - que la société a la possibilité de faire recours auprès du Tribunal administratif fédéral.

## MESURES D'ACCOMPAGNEMENTS

## Bilan après 20 ans de libre circulation des personnes

USS/Daniel Lampart  
journal@sev-online.ch

**Pour les 20 ans de libre circulation des personnes, l'USS livre son commentaire sur le rapport de l'Observatoire.**

Il y a 20 ans, la libre circulation des personnes avec l'Union européenne (UE) entrainait en vigueur. Un nouveau chapitre de la politique migratoire suisse s'ouvrait. Les travailleuses et travailleurs titulaires d'une autorisation de séjour de longue durée obtenaient alors davantage de droits, ce qui améliorait leur protection contre les abus.

Mais parallèlement, la Suisse facilitait aussi des formes de travail précaire, susceptibles de menacer nos salaires et nos conditions de travail. Des entreprises de pays membres de l'UE, où les salaires sont très inférieurs aux nôtres, ont ainsi eu le droit, à partir de 2004, de fournir librement leurs services en Suisse pendant au maximum 90 jours (détachements de main-d'œuvre).

Et les agences de travail temporaire ont eu le droit de placer en Suisse des travailleuses et travailleurs pour des engagements de courte ou très courte durée, ainsi que des frontaliers et des frontalières de l'UE. C'est pourquoi les syndicats prirent alors une position claire : ils étaient d'accord avec l'introduction de la libre circulation des personnes seulement si les salaires étaient protégés. Les mesures d'accompagnement furent alors mises en place et le Conseil fédéral promit, lors de la votation populaire, que « Les travailleuses et les travailleurs [seraient] protégés contre le dumping social et salarial. »

La libre circulation des personnes et les mesures d'accompagnement ont globalement fait leurs preuves pour les travailleuses et des travailleurs. Grâce aux contrôles des salaires, aux amendes et à d'autres mesures d'exécution, les salaires suisses ne se sont jamais

trouvés sous pression à grande échelle. La sous-enchère salariale reste certes une réalité sur les lieux de travail : un employeur sur cinq se fait attraper avec des salaires trop bas en cas de contrôle. Mais les mesures d'accompagnement et leur effet préventif font obstacle à une pression générale sur les salaires. Les instruments dont nous disposons aujourd'hui constituent donc une base importante pour que la libre circulation des personnes soit bien acceptée dans notre pays.

Malgré les contrôles, les formes de travail précaire que sont le détachement de main-d'œuvre, le travail temporaire et les séjours de très courte durée ont fortement augmenté depuis l'introduction de la libre circulation des personnes. Cet aspect de la libre circulation est souvent ignoré. Les détachements de main-d'œuvre sont en fait une « libre circulation des services » qui ne dit pas son nom, davantage qu'une composante de la libre circulation des personnes.

Dans ce cadre, les salarié-e-s arrivent en Suisse via leur entreprise et ne sont pas embauchés dans notre pays. Ils sont recrutés sur les marchés du travail allemand ou polonais et touchent de ce fait des salaires plus bas qu'en Suisse. Les syndicats ne peuvent pas les organiser parce qu'ils ne travaillent que momentanément chez nous. Le potentiel de sous-enchère n'en est que plus important.

La Suisse a les salaires les plus élevés d'Europe. Et, du point de vue de la langue, nous sommes ouverts comme aucun autre pays européen. C'est pour cela que nous avons besoin du meilleur niveau de protection des salaires. Et c'est aussi pour cela que nous devons le défendre.

Or les mesures d'accompagnement ont toujours des lacunes sensibles. Il n'existe par exemple pas dans le commerce de détail ou l'horticulture de CCT valable partout et prévoyant des salaires minimums, alors que des cas de sous-enchère salariale sont régulièrement constatés dans ces branches.

Rejoins-nous sur Facebook!

www.facebook.com/verkehrsgewerkschaft

## RETRAIT DU PERMIS DE CONDUIRE

## Finie la double peine!

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

Dès le 1er avril 2023, les conducteurs et conductrices de profession pourront bénéficier d'une dérogation en cas de retrait de permis pour infraction mineure, ce qui leur permettra de conduire à titre professionnel pendant la durée du retrait. La modification de l'ordonnance correspondante met en œuvre une motion transmise par le Parlement et initiée par le SEV. L'impulsion a été donnée par une motion de congrès du personnel des bus en 2015.

La modification de l'ordonnance a été décidée par le Conseil fédéral le 22 juin. Il met ainsi en œuvre la motion 17.3520 « Non à la double peine pour les conducteurs et conductrices professionnel-le-s! », déposée au Parlement en 2017 par la conseillère nationale et secrétaire syndicale SEV Edith Graf-Litscher.

Concrètement, l'article 33 alinéa 5 E de l'Ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC ; RS 741.51) est modifié. L'Office fédéral des routes explique la nouvelle réglementation comme suit : « Afin d'éviter des cas de rigueur particuliers dans la vie professionnelle, l'autorité cantonale peut autoriser les titulaires de permis à effectuer des trajets nécessaires à l'exercice de leur profession pendant toute la durée d'un retrait de permis d'élève conducteur ou de permis de conduire. A cet effet, elle fixe précisément les détails des trajets autorisés pour l'exercice de la profession dans sa décision de retrait. (...) L'autorité peut également décider d'autoriser les trajets pour l'exercice de la profession pendant toute la durée du retrait ou seulement pendant certaines périodes, par exemple parce que les personnes concernées peuvent placer une partie du retrait pendant les vacances. (...) Les trajets nécessaires à l'exercice de la profession ne pourront jamais être autorisés dans le cadre d'un retrait de per-



Remise de la pétition « Non à la double peine » le 30 juin 2017 par une délégation de la VPT au responsable de l'Information du DETEC de l'époque.

mis consécutif à une infraction moyennement grave (art. 16b LCR) ou d'une infraction grave (art. 16c LCR), mais uniquement lors de retraits de permis suite à des infractions légères selon l'article 16a LCR. Les trajets nécessaires à l'exercice de la profession peuvent être autorisés dans le cas de deux retraits de permis au maximum en l'espace de cinq ans. En outre, l'autorisation de telles courses n'est pas possible pour les personnes dont le permis de conduire a été retiré pour une durée indéterminée ou pour toujours pour des raisons de sécurité. »

#### Proposition de congrès, pétition, motion et travail de persuasion

La motion a servi à mettre en œuvre une proposition de la section SEV-VPT Sottoceneri, sous la direction de son président de l'époque Peter Bernet, et de la conférence de la branche VPT Bus-GATU au congrès SEV du 28 mai 2015. La proposition demandait au SEV de faire tout son

possible pour faire abroger la discrimination des chauffeurs de bus par la double peine que représente le retrait du permis de conduire. La proposition argumentait : « Dans d'autres pays européens, le retrait du permis de conduire n'a pas nécessairement d'incidence sur la possibilité de conduire le bus dans un cadre profes-

sionnel, à condition de disposer d'une « autorisation de conduite ». Une disposition similaire serait souhaitable dans notre pays également. » Le Congrès ne l'avait acceptée que pour examen car la direction du SEV jugeait avec scepticisme les chances politiques d'une modification législative et elle voulait aussi examiner une so-

lution au niveau des CCT.

Une pétition de la sous-fédération VPT, munie de plus de 4400 signatures, a fourni un travail de persuasion essentiel en faveur d'une solution légale, telle que le SEV l'a ensuite recherchée avec la motion. Cette pétition fut remise le 30 juin 2017 au DETEC par une délégation SEV-VPT avec 11 conductrices et conducteurs – parmi lesquels le président central VPT Gilbert D'Alessandro. « Nous ne voulons en aucun cas protéger les chauffards ou les personnes qui conduisent en état d'ébriété », avait précisé Edith Graf-Litscher lors de la remise. « Pour les chauffeurs de bus, il s'agit d'éviter qu'ils soient doublement punis pour des infractions légères – comme par exemple lorsque la priorité n'était pas clairement accordée – et qu'ils perdent éventuellement leur emploi. »

#### Travail syndical et politique

« L'engagement tenace des syndicalistes de milice de nos sections de bus et l'engagement d'Edith Graf-Litscher au Parlement se sont combinés pour aboutir au succès », déclare le vice-président du SEV Christian Fankhauser. « La combinaison du travail syndical et politique a fait ses preuves. Cet exemple montre qu'il faut parfois des années de persévérance pour qu'une proposition de congrès de notre base puisse être mise en œuvre. Un grand merci à tous ceux et toutes celles qui y ont participé ! »

## Concrètement, ça donnera quoi ?

Afin d'éviter les cas de rigueur professionnels, les autorités cantonales pourront désormais, à partir du 1er avril 2023, autoriser des déplacements pour l'exercice d'une profession pendant un retrait de permis. Les détails seront précisés dans une décision de retrait.

Cette possibilité n'existe toutefois qu'en cas d'infraction légère. Celle-ci est commise par une personne qui enfreint les règles de la circulation et ne met en danger la sécurité des autres usagers de la route que de

manière légère et si elle n'a commis qu'une faute légère (art. 16a LCR). Un état d'ébriété est aussi considéré comme faute légère avec une concentration d'alcool dans l'air expiré inférieure à 4 mg/l ou une concentration d'alcool dans le sang inférieure à 0,8 pour mille, pour autant qu'aucune autre règle de la circulation routière n'ait été enfreinte.

Si la personne fautive n'a pas fait l'objet d'un retrait de permis ou d'une autre mesure administrative au cours des deux années précédentes, un

avertissement est prononcé. Dans le cas contraire, le retrait de permis est ordonné pour au moins un mois.

Il est donc important de signaler dès le départ aux autorités que l'on est conducteur professionnel, afin que cela soit pris en compte dans une éventuelle décision de retrait, pour ne pas compromettre l'exercice de la profession pendant le retrait de permis. Il est également recommandé de déposer immédiatement une demande de protection juridique auprès du SEV.



#### Service juridique du SEV

**Les impôts, c'est comme la pluie, on sait que c'est indispensable, mais on en veut le moins possible.**

Au moment de sa pré-retraite, Olivier a bénéficié d'une contribution de son employeur, versée directement à sa caisse de pensions, pour préfinancer une rente-pont. Quelques mois plus tard, mauvaise surprise : le fisc lui compte ce montant de rachat comme revenu imposable. Olivier estime cela injuste, dans la mesure où il est déjà imposé sur le montant de la rente-pont qu'il perçoit mensuellement. Malgré une réclamation, le service des impôts reste inflexible.

Olivier se tourne alors vers l'assistance juridique SEV, qui mandate un avocat.

La décision du fisc repose sur l'article de la LPP 79b§3. Cet article prévoit que « les prestations résultant d'un rachat ne peuvent être versées sous forme de capital par les institutions de prévoyance avant l'échéance d'un délai de trois ans.

Lorsque des versements anticipés ont été accordés pour l'encouragement à la propriété, des rachats facultatifs ne peuvent être effectués que lorsque ces versements anticipés ont été remboursés. »

L'interprétation de cet article par le fisc cantonal repose sur ce délai de 3 ans. Étant donné que Olivier a perçu une partie de son avoir LPP en capital avant que les 3 ans ne soient écoulés, le service des impôts considère que le rachat en fait partie et qu'il doit donc être imposé. C'est d'ailleurs l'avis de la Conférence suisse des impôts, qui se fonde sur un Arrêt du TF de 2010.

L'avocat d'Olivier ne se laisse pas distraire et fait recours auprès de la Commission cantonale compétente. En effet, une autre jurisprudence existe : un Arrêt du TF, qui vient d'être publié, porte justement sur la situation que rencontre Olivier. Le rachat d'un montant en vue d'améliorer une rente-pont AVS n'est pas touché par l'article 79b§3 de la LPP.

Vu cette jurisprudence, le service cantonal des impôts est revenu en arrière et la Commission cantonale a accepté le recours. Tout se termine au mieux pour Olivier, grâce à la protection juridique SEV.

#### ANGLE DROIT

# Parlons un peu d'impôts

## PERTES LIÉES AU COVID

# La Confédération doit couvrir les pertes pour le trafic grandes lignes

**Markus Fischer** Le 16 juin dernier à l'instar du Conseil des Etats, le Conseil National a clairement accepté la motion de la Commission des finances du Conseil des Etats qui donne mandat au Conseil fédéral d'élaborer une loi octroyant aux CFF une aide financière supplémentaire. Selon la motion, les déficits actuels des CFF doivent être « considérés comme extraordinaires. (...) Les CFF étaient financièrement sains jusqu'au début de la crise sanitaire, avec un excédent de 463 millions de francs en 2019. Ayant déterminé l'origine de cette maladie soudaine, il faut assurer les CFF avec des mesures similaires à celles prescrites aux autres secteurs. »

L'objectif de la motion est de garantir les investissements décidés par le Parlement pour l'extension ferroviaire, car beaucoup de politiques et politiciens estiment que cette dernière est menacée par deux mesures décidées par le Conseil fédéral en décembre dernier dans le but d'une stabilisation financière des CFF: la réduction du prix du sillon pour le trafic grandes lignes de 2022 à 2029 pour un montant de 1,5 à 1,7 milliard (à condition que les gestionnaires d'infrastructure reçoivent plus d'indemnités du Fonds d'infrastructure ferroviaire FIF en contrepartie) et le mandat à l'OFT et aux CFF d'examiner et d'actualiser le calendrier de la mise en œuvre de l'étape d'aménagement 2035. Certes, le Conseil fédéral a promis des mesures compensatoires pour le FIF et réaffirmé que tous les projets d'extension décidés par le Parlement seraient mis en œuvre, toutefois peut-être avec 3 à 5 ans de retard. Mais beaucoup de parlementaires ne semblent pas convaincus.

L'acceptation de cette motion signifie que la Confédération doit compenser également les pertes du trafic grandes lignes. Le Conseil fédéral avait toujours refusé de le faire car le trafic grandes lignes est censé être exploité

de manière rentable par les CFF, contrairement au trafic régional qui est commandé et donc indemnisé par les cantons et la Confédération. Pour cette raison la Confédération a octroyé ces deux dernières années des aides liées au coronavirus aux entreprises concernées par le trafic régional.

## Le trafic grandes lignes fait aussi partie du service public

Pour Edith Graf-Litscher, conseillère nationale et secrétaire syndicale SEV, la Confédération doit octroyer l'aide liée au coronavirus au trafic grandes lignes également car les CFF n'ont pas pu biffer des correspondances ou réduire la longueur des trains. Ils ont dû assurer les prestations du trafic grandes lignes en tant que partie intégrante du service public. Et de plus, les autorités devraient éviter que les passagers ne soient trop serrés dans les transports. « Avec l'appel à rester à la maison et l'obligation de télétravailler, le Conseil fédéral porte aussi une part directe de responsabilité pour ces trains qui ont circulé presque à vide et doit donc contribuer à renflouer les déficits encourus par le trafic grandes lignes, affirme Edith Graf-Litscher. En outre toutes les grandes lignes ne sont pas des 'vaches à lait', certaines doivent être subventionnées par d'autres lignes plus rentables des CFF. L'aide liée au coronavirus pour le trafic grandes lignes contribue à éviter que des économies ne soient faites sur le dos du personnel. Et les CFF ont besoin de ce financement afin de ne pas se retrouver encore plus sous pression pour répondre aux objectifs d'efficacité. Par cette motion le Parlement donne un signal politique clair car les CFF ne doivent pas se retrouver affaiblis dans leur substance sous prétexte de pertes découlant de la pandémie. »

## CFF

## Débuts très difficiles pour les ex de Securitrans

**SEV** Dès le 1er janvier 2022, les 600 collaboratrices et collaborateurs de Securitrans du secteur de la protection des chantiers ont été engagés à l'interne des CFF chez Infrastructure ESP. Les négociations en 2021 sur les nouveaux contrats de travail, les nouveaux lieux de service, etc. ont été très difficiles, pour le personnel mais aussi pour le SEV. Le SEV doit malheureusement constater un départ totalement manqué. Il y a des problèmes et des questions à tous les niveaux, et il n'y a eu aucune amélioration dans les sujets essentiels, aucune solution ne se profile.

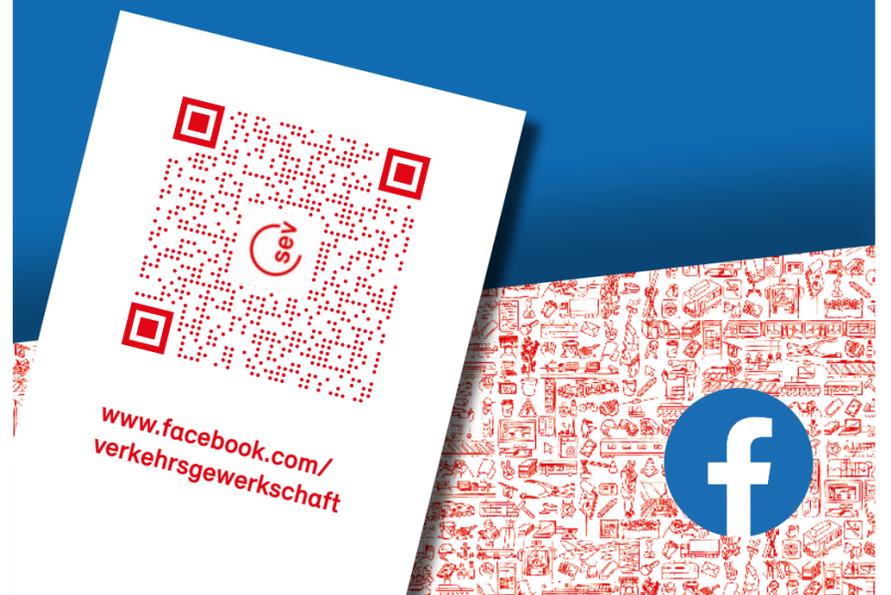
Depuis janvier, le SEV confronte les CFF aux thèmes qui nous parviennent de nos membres. Les responsables se préoccupent uniquement de comprendre les problèmes et d'en rechercher les causes mais rien ne se passe, ou presque. Un problème typique concerne le manque d'heures massif que le SEV a dénoncé aux CFF. Ceci a déclenché des enquêtes importantes à l'interne. Entretemps, 13 000 « saisies erronées » ont été constatées dans les comptes de temps. Les responsables ne doivent s'en prendre qu'à eux-mêmes. Depuis une année déjà, nous avons prévenu et exigé que les nouveaux collaborateurs reçoivent une formation adéquate. En effet, certains ne connaissent ni la CCT, ni la LDT, ni

les directives internes, ni les processus et les instruments de travail. La formation a été négligée et ceci coûte maintenant cher aux CFF. Le SEV va faire en sorte que tout ce chaos qui concerne le temps de travail ne se répercute pas sur le personnel. Il y a encore de nombreux conflits non résolus avec les CFF, par exemple à cause des répartitions à très court terme, du calcul des temps de trajet, de la prise en compte des allocations régionales dans les contrats de travail etc. Le fait que la manipulation de la LDT ne soit pas des plus faciles a déjà été thématique par le SEV en 2021 et malheureusement, nos craintes se sont réalisées.

Pour Urs Huber, secrétaire syndical SEV, l'intégration de la protection des chantiers est l'une des expériences les plus difficiles en 18 ans d'activité. « Il est frustrant de constater que notre engagement et nos avertissements ont été livrés à temps mais que très peu de choses ont été améliorées. » Le SEV ne peut qu'amener les thèmes sur la table et déposer ses réclamations afin que le personnel obtienne ce à quoi il a droit. Mais très souvent on entend : « Pour commencer, nous devons procéder à des clarifications... » Ceci est désespérant pour le personnel ! Il ne faut pas s'étonner si beaucoup de gens recherchent des alternatives à l'interne ou à l'externe.



## Rejoins-nous sur Facebook!



## CFF CARGO

## Des solutions pour Pro Time

**Markus Fischer** Avec l'accord ProTime passé en septembre 2021, il a été possible de définir les modalités pour l'ensemble des collaboratrices et collaborateurs de la Production Cargo (personnel des locs et de la manoeuvre, CTC etc.) pour les changements dans le processus de répartition annuelle dès le 12 décembre 2021. En particulier les restrictions imposées dans les « tours difficiles » (tours de nuit et du matin) de même que les dispositions protectrices pour le personnel de la manoeuvre sont à considérer clairement comme des améliorations pour le personnel, de même que la possibilité de poser dix jours libres de son choix. Quant à CFF Cargo, son avantage est de pouvoir faire en cours d'année des adaptations dans l'organisation du travail ainsi que des mises à jour de la répartition annuelle (JUP), avec plus de jours de compensation CT pour les collaboratrices et collaborateurs.

Les personnes concernées connaissent les détails des réglementations figurant dans l'accord Pro Time. L'article 4.2 de l'accord stipule que « si des problèmes ou des questions surgissent lors de l'application, les parties recherchent de manière consensuelle des solutions. » Il y a effectivement eu quelques questions et problèmes et des négociations sont en cours afin de trouver des « solutions consensuelles » à inclure dans les réglementations sectorielles de la durée du travail (BAR). « Pour la délégation SEV, l'important est une prise en compte équilibrée de la protection de la santé du personnel et de leurs vœux concernant les tours, sans que cela ne porte préjudice à la production », déclare le secrétaire syndical SEV Philipp Hadorn. « En ce moment nous sommes confiants et pensons pouvoir trouver, d'ici la fin août, des solutions qui seront appliquées au prochain changement d'horaire en décembre 2022. »

## 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  
**Rédaction:** Vivian Bologna (rédacteur en chef), Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Michael Spahr, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sanchez, Tiemo Wydler  
**Adresse de la rédaction:** Journal SEV, Steinerstrasse 35, case postale, 3000 Bern 6; journal@sev-online.ch; 031 357 57 57  
**Abonnements et changements d'adresse:** muta-

tion@sev-online.ch, 031 357 57 57. Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.-.  
**Annonces:** Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa; SEVZeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11, www.fachmedien.ch  
**Pré-presses:** CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch  
**Imprimerie:** CH Media Print AG, www.chmediaprint.ch

**Le prochain journal paraîtra le 2 septembre 2022.**

**Le délai pour les annonces est fixé au 22 août à midi, celui de l'agenda au 23 août à midi.**



Les Neuchâtelois avaient le sourire...



...les Tessinois aussi.



## JOURNÉE VPT PENSIONNÉ-E-S

# Retrouvailles et remerciements



Laurent Meier avec Gilbert D'Alessandro, un sacré duo.

 D'autres photos sur notre page Facebook et sur notre site internet [sev-online.ch](http://sev-online.ch).



Les retraités BLS étaient venus en nombre.



Giorgio Tuti a été chaleureusement remercié par le comité de la branche retraité-e-s composé d'Eric Russi, Gilbert D'Alessandro et Marc-Henri Brélaz.

## SOUS-FÉDÉRATION ZPV

# Encore des soucis de portes ...

ZPV, Susanne Kratzer

**De nombreux thèmes ont été abordés par la Commission centrale ZPV et la conférence des président-e-s.**

En ce qui concerne l'Assistance clientèle 2021, les CFF ont publié un rapport final. Cependant du point de vue de la ZPV, les objectifs étaient erronés et diverses revendications de la ZPV et de la CoPe n'ont pas été prises en considération. De plus les CFF ont fait des promesses concernant l'accompagnement des trains mais elles n'ont jamais été appliquées jusqu'ici.

Au sujet de la transformation des pauses en interruptions de travail, il y a eu une séance le 16 juin à l'Office fédéral des transports (OFT) pour clarifier les questions ouvertes. Nous attendons la décision de l'OFT pour la fin de cette année. Si l'on en croit la position des CFF, la santé du personnel dans les trains à deux étages TGL ne serait pas mise en péril. Malgré tout, on renonce à la mise en service de la compensation des roulis. Jusqu'à présent les CFF n'ont pas encore livré de chiffres concernant la charge physique dans ces trains. Le fait que ces résultats des mesures effectuées ne soient pas divulgués laisse penser que les CFF ont quelque chose à cacher. Les mesures externes indiquent que les vibrations dans les duplex TGL sont le double de celles dans les IC 2000, c'est pourquoi la renonciation à la compensation des roulis semble plus que justifiée.

Le 13 juin dernier, il y a encore eu un problème de fermeture des portes sur une VU IV. A Zurich HB le train a été examiné sur la base du diagnostic mais aucun dérangement n'a été trouvé, et la composition a été remise au roulement. Environ 2 heures plus tard, ce même train a démarré de la gare de Zurich aéroport avec une porte ouverte bien que la lampe témoin de la porte était éteinte dans la cabine de conduite.

On doit absolument discuter des déroulements lorsque le personnel annonce de telles perturbations au niveau des portes, surtout si aucun défaut n'est trouvé sur la base du diagnostic. Il est étrange qu'avant l'expertise et aussi après coup, des perturbations soient constatées au niveau des portes d'un train dont on n'arrive apparemment pas à définir les causes.

La planification intégrée de la production est un projet de grande envergure qui nous occupera encore beaucoup ces prochains temps. Il s'agit entre autres de l'harmonisation des vacances et du remplacement de SOPRE. Notre position est claire : la planification des vacances reste l'affaire des sections ZPV dans la surface car ce système a fait ses preuves depuis plus de 40 ans. Il ne faut pas réinventer la roue !

Les mesures d'économies annoncées par les CFF constituent un thème récurrent, le personnel n'acceptera jamais de telles mesures car il a déjà fait suffisamment de sacrifices lorsqu'il se trouvait au front durant la pandémie.

Les rapports des sections ont relaté de nombreux thèmes et les défis relevés par les sections. Il est réjouissant de lire que les rencontres de la jeunesse de la section Sântis-Bodensee ont eu du succès et que le personnel des trains du RhB a reçu une lettre de remerciement personnalisée de la part de la direction pour son grand engagement durant la pandémie, ainsi qu'un petit présent. Nous avons appris de la CoPe qu'un groupe de travail a été mis sur pied pour la fermeture des voitures afin que dans les duplex TGL aux points névralgiques, des poignées supplémentaires soient montées pour que l'on puisse se tenir. Lors de la prochaine séance à fin août, les thèmes de l'ergonomie / de la formation / des consignes seront abordés.

Le déploiement des nouvelles tablettes se fera dès le 22.08.2022. Il y aura de nouveaux défis au niveau de

la répartition dans les trains spéciaux pour les fans de football dès l'année prochaine au vu de la nouvelle formule de championnat. Et pour terminer, à la CoPe également l'harmonisation des vacances constitue un thème important.

## Conférence des présidents ZPV

Le recrutement des membres était au coeur de la conférence des président-e-s des sections CFF du 19 mai. Dans les groupes de travail, les 15 participant-e-s ont échangé sur la manière dont les sections organisaient le recrutement des membres et sur les méthodes utilisées pour avoir du succès. Ceci a permis de préparer la semaine d'action de recrutement de la ZPV qui s'est déroulée du 13 au 19 juin.

Les rapports des sections sont toujours intéressants, ils montrent les divers problèmes et le grand engagement des comités pour leurs membres. Dans un autre groupe de travail on a discuté de la manière d'optimiser la collaboration dans les régions pour les rencontres entre directions régionales, CoPe et partenaires sociaux, l'objectif étant de montrer une image commune forte. Puis la ZPV a donné des informations sur les actualités et l'assemblée des délégué-e-s ainsi que le congrès des 26 et 27 octobre 2022. Les mesures d'économies des CFF ont une fois de plus échauffé les esprits. Tout le monde est d'accord : une diminution de salaire découlant indirectement d'une hausse des cotisations-risques à la Caisse de pensions CFF et une suppression de l'invalidité professionnelle concernent chacun-e, toutefois les collègues qui ont des professions de monopole - et donc également le personnel des trains - sont particulièrement touchés par la perte de l'invalidité professionnelle. Il s'agit dès lors d'éviter absolument les mesures d'économies lors de la prochaine conférence CCT du 6 septembre 2022. Nous comptons pour cela sur nos délégués CCT !

ont exprimé leur mécontentement et leurs protestations dans une pétition de la sous-fédération SEV BAU. Nous avons recolté 400 signatures dans toute la surface qui demandent de la direction I-VU qu'elle réexamine avec le SEV les classifications du profil IS intérieures. Il s'agit surtout d'adapter les salaires initiaux et de prendre en compte la situation du marché

Un autre thème de la pétition est l'absence de prise en compte dans les modèles de retraite, ce qui n'est pas explicable en comparaison avec d'autres domaines.

Le SEV est en contact avec les CFF et met tout en oeuvre afin que les revendications se concrétisent.

## CFF IS INTÉRIEURES

# Pétition des oubliés

**Michael Spahr** Comme nous l'avons déjà expliqué dans notre Journal SEV 4/22, dans le nouveau modèle de carrière des IS (installations de sécurité) chez Infrastructure VU (Disponibilité et

Entretien) les IS intérieures ont été « oubliées ».

C'est ce qu'ont ressenti les collègues concerné-e-s et, en conséquence, il y a eu de vives réactions au sein de la base. Ces personnes

## HELVETIA

# Sa première assurance

**Quitter la maison, c'est un pas important. Pour les jeunes adultes comme pour les parents. Quitter la maison signifie s'occuper soi-même de son assurance. Une assurance à soi? Cela est plus simple qu'on ne le croit.**



Lorsque les jeunes quittent le nid familial, ils prennent une nouvelle part de responsabilité, à l'égard d'eux-mêmes et de leur vie. Cela s'applique aussi aux assurances, car les jeunes ne sont alors plus assurés dans la police de leurs parents. Quelles sont les assurances importantes dans ce cas ?

Si elle n'est pas obligatoire, elle fait toutefois partie des principales assurances: l'assurance responsabilité civile privée. Toute personne qui cause un dommage à des tiers ou à leurs biens en est responsable. Et cela peut vite coûter cher. La responsabilité civile privée intervient et prend les frais en charge.

## Assurer les investissements

Lorsqu'ils quittent le foyer, les jeunes adultes investissent dans l'aménagement de leur logement. L'assurance inventaire du ménage prend en charge les dommages causés aux biens par un incendie dans le logement, une rupture de canalisation ou encore si le logement est inondé en raison de violentes averses, ou s'il y a vol d'objets. De plus, l'assurance complémentaire appropriée couvre le smartphone s'il est volé lors d'une fête de la colocation ou s'il tombe et se casse.

## Pas toujours comme prévu

Au lieu de vous prélasser dans une chaise longue, vous vous retrouvez cloué-e au lit. L'assurance voyage prend en charge les coûts pour le vol, l'hôtel et les autres moyens de transport en cas d'imprévu avant le départ en voyage. Même pour les personnes qui tombent malades ou sont victimes

d'un accident pendant leur voyage, l'assurance voyage assume les frais élevés de sauvetage et de rapatriement.

## Pour les jeunes adultes

Avec YOUNiverse, l'assurance jeunesse proposée par Helvetia, les jeunes jusqu'à 27 ans peuvent choisir les prestations qui leur tiennent à cœur. Cette assurance comprend en plus des prestations pour les jeunes avides de connaissances. Helvetia paie notamment les frais de répétition liés aux examens ratés ou rembourse les frais aux personnes devant interrompre leur formation initiale ou continue suite à un accident ou à une maladie.

D'autres assurances peuvent être utiles selon la situation de vie. Un entretien personnel permet d'y voir plus clair, surtout pour les jeunes qui s'intéressent pour la première fois aux assurances. Claudio Tenaglia, conseiller en assurance et prévoyance, AG Yverdon-les-Bains et ses collègues de l'équipe de conseil de la SEV restent à votre entière disposition. Vous trouverez de plus amples informations sur [www.helvetia.ch/sev](http://www.helvetia.ch/sev).

En partenariat avec

**helvetia**

Votre assureur suisse

## RPV

# Actions appréciées

**RPV** La commission centrale a abordé divers thèmes le 27 juin.

Cargo Flash du 14 juin : le personnel CFF n'a pas le droit de donner les vêtements de travail à des tiers. De même il est interdit de proposer de tels habits sur des plateformes de vente en ligne. Les vêtements de travail CFF sont prévus exclusivement pour l'usage personnel.

Un accord concernant le nouveau profil professionnel des mécanicien-ne-s de locs CFF Cargo cat. B100 a été trouvé. La commission du personnel et les partenaires sociaux ont été consultés lors de l'établissement des nouveaux profils professionnels. Au début de l'année, on a présenté aux partenaires sociaux les résultats de l'évaluation de la fonction. Ensuite CFF Cargo et les partenaires sociaux ont entamé des négociations. Après plusieurs rondes de

négociations et des analyses approfondies, les parties ont pu s'entendre (voir les journaux SEV 7 et 8 pour plus de détails).

Mesures d'économies CFF - les fronts restent figés : comme on le sait, à la fin avril la direction des CFF a annoncé qu'elle voulait supprimer l'invalidité professionnelle. Elle veut en outre une répartition paritaire des cotisations-risques à la caisse de pensions (actuellement le personnel ne paie qu'un quart) et augmenter la contribution du personnel aux frais de maladie. Selon les chiffres des CFF ces trois mesures apporteraient chaque année à l'entreprise 30 millions d'économies. Pour le personnel cela représenterait une perte de pouvoir d'achat 1%, sans compter les répercussions de la suppression de l'invalidité professionnelle. Les réactions du personnel et des membres parvenues au SEV jusqu'ici sont unanimes : nous n'avalons pas cette couleuvre !

Une action de recrutement a été organisée par la RPV et AS aux installations d'entretien d'Oberwinterthur le 22 juin avec un stand de hot-dogs. De nombreuses personnes y sont venues. La présence du SEV et des deux sous-fédérations a été très appréciée. La sous-fédération RPV souhaite à tous un été reposant.

## SWISSPORT ZURICH

# « Nous devons faire monter la pression ! »

Michael Spahr  
michael.spahr@sev-online.ch

**La CCT de crise conclue avec Swissport Zurich est dénoncée pour fin 2022 : ainsi en ont décidé les membres des syndicats SEV-GATA et de la communauté de négociations (SSP et Société des employés de commerce) car les négociations sont bloquées. Ils planifient maintenant des actions afin de protester contre le comportement obstiné de Swissport. Interview avec la secrétaire syndicale Regula Pauli.**

**Il y a un an et demi, les membres de SEV-GATA ont accepté la CCT de crise. Comment a-t-elle vu le jour ?**

Lorsque le coronavirus est apparu, le trafic aérien a été cloué au sol et nous avons dû agir dans l'urgence pour éviter la catastrophe chez Swissport. Les collègues de Swissport ont été d'accord de contribuer au sauvetage de leur entreprise. A fin 2020 nous avons pu mettre sous toit la CCT de crise. Le personnel au sol a renon-

cé à une partie de son salaire et s'est montré prêt à travailler plus, avec plus de flexibilité. En contrepartie personne ne devait être licencié pour des raisons économiques.

**Maintenant les affaires ont repris dans le domaine aérien. Pourquoi n'est-on pas retourné automatiquement à l'ancienne CCT 2019 ?**

Dans la CCT de crise il est stipulé qu'un retour automatique se produirait seulement lorsque l'EBIT (indice du bénéfice d'exploitation dans le domaine de prestations d'une entreprise dans un laps de temps défini, note de la rédaction) atteindrait un certain niveau. Selon les prévisions de Swissport ce chiffre ne sera pas atteint avant 2023. Toutefois pour le personnel, la crise est déjà terminée. Entretemps beaucoup de gens ont donné leur congé au vu des mauvaises conditions de travail. Swissport doit repourvoir 500 postes. La situation est précaire à l'aéroport. Pour nous, depuis des mois l'évidence indique d'entamer le plus vite possible des négociations afin de retourner à une CCT régulière. Pour Swissport aussi il est clairement né-



© FLUGHAFEN ZÜRICH AG

cessaire de réagir contre la situation de misère au niveau du personnel. Ainsi tout le monde a un avantage à négocier.

**La revendication de SEV-GATA est de retourner à la CCT19, soit la convention collective en vigueur avant la pandémie. En plus la communauté de négociations a demandé une compensation du renchérissement au vu de la situation actuelle, ainsi qu'une amélioration concernant les jours libres. Comment se sont déroulées les négociations ?**

Nous nous sommes rencontrés à cinq reprises et, les cinq fois, nous avons dû constater que nos positions ne se rapprochaient pas. Dès lors nos membres ont décidé de dénoncer la CCT de crise pour la fin de l'année. C'était clairement le seul moyen d'exercer la pression nécessaire. Swissport n'a pas encore réagi, si ce n'est qu'ils ont accusé réception de la dénonciation de la CCT. Mais rien de plus. Nous voulons une nouvelle CCT, nous en avons besoin, et Swissport a un besoin urgent de personnel. Nos collègues à l'aéroport sont épuisés. Les choses ne peuvent

pas continuer ainsi bien longtemps.

**Nous n'avons pas le droit de faire la grève car la CCT est en vigueur encore jusqu'à la fin de l'année et elle prévoit la paix du travail. Est-ce que des mesures de lutte sont tout de même prévues ? Nous sommes au début des vacances d'été et la saison bat son plein à l'aéroport.**

Oui, nous devons faire monter la pression. Il va y avoir des actions de protestation durant les semaines à venir. Toutefois la pression sur Swissport ne doit pas venir seulement des syndicats mais aussi d'autres bords. Les compagnies aériennes sont d'une part sollicitées car elles sont co-responsables de la politique low-cost dans le domaine aérien et donc aussi des mauvaises conditions de travail. Les autorités politiques sont d'autre part également concernées. L'aéroport de Zurich appartient en partie à la ville et au canton de Zurich. Ils portent donc une part des responsabilités. Nous avons bon espoir que les négociations puissent redébuter en août. Une situation de vide contractuel l'année prochaine ne servirait les intérêts de personne.

## AVIATION

## Swiss fait machine arrière

**SEV** Ces derniers mois, SEV-GATA a clairement déclaré que l'entrée en vigueur de la « CCT de crise » au 1er mars 2022 contrevenait à l'accord passé en janvier 2021. Voilà que Swiss communique qu'elle désire appliquer cette CCT jusqu'à fin 2022 seulement au lieu de fin 2023 et que les modalités doivent être clarifiées avec les syndicats le plus vite possible. « SEV-GATA va examiner si ceci pourra influencer la préparation en cours d'une plainte contre l'application inappropriée de la CCT de crise et si oui, dans quelle mesure », déclare le président de SEV-GATA Philipp Hadorn, secrétaire syndical SEV, président de SEV-GATA.

Il s'agit des mesures d'économie des CCT dites de crise, que Swiss a négociées avec les différents groupes professionnels durant la pandémie. La « CCT de crise » pour le personnel au sol a été signée le 29 janvier 2021 par les partenaires sociaux compétents. Cet accord devait entrer en vigueur au plus tôt après la fin des prestations de chômage partiel prévues par la loi. Bien qu'il eût été possible de recourir au chômage partiel jusqu'à fin juin, Swiss a décidé d'y renoncer au 1er mars et a appliqué dès ce moment la CCT de crise. Ceci représente toutefois une violation claire de l'accord passé. Etant donné que la direction de

Swiss n'a pas fait preuve de la clairvoyance nécessaire, SEV-GATA a décidé de préparer une plainte. « En particulier la réduction d'un tiers du 13ème salaire prévue par la CCT de crise et la suppression de la prime sur la performance de 0,75 % pourront causer de grands trous dans les budgets des familles », explique Philipp Hadorn.

L'annonce de Swiss du 1er juillet lui donne l'espoir que le management puisse changer sa manière de penser : « Apparemment, la direction reconnaît qu'au vu des graves sous-effectifs, il semblerait assez peu indiqué d'imposer une CCT de crise à un personnel au sol déjà durement éprouvé par la crise du coronavirus et d'éveiller ainsi sa colère. Les mauvais résultats de l'enquête sur la satisfaction du personnel de ce printemps sont clairs. Au vu de la conjoncture actuellement florissante, qui permet même de renoncer aux aides proposées par la Confédération selon la communication de Swiss le 9 juin dernier, personne ne peut comprendre pourquoi le personnel devrait continuer à se sacrifier. Swiss ferait mieux de renoncer à toute détérioration des conditions de travail et de tout entreprendre pour réussir à recruter le personnel dont elle a un urgent besoin », conclut Philipp Hadorn.

## SOUS-FÉDÉRATION PV

## Assemblées bien fréquentées

**Alex Bringolf/Serge Anet** Comme le veut la tradition, les présidents de sections de la région Centre se sont retrouvés le 14.6 à Seon pour la 4ème séance du Comité central. Les assemblées de section sont à nouveau bien fréquentées et la participation aux diverses manifestations reprend bien.

Ces prochaines semaines, le président central Roland Schwager et le CC vont réviser le processus pour l'admission des veuves et l'adapter. L'objectif est d'unifier la manière de faire dans les sections et d'avoir des formulaires plus simples. Le retour via la section doit être maintenu. René Wolf mentionne à ce sujet que, dès le mois d'octobre, les paiements ne seront possibles qu'au moyen de factures munies d'un code QR. Les caissiers pourront-ils savoir à quoi attribuer tel ou tel paiement ? Notre caissier central Egon Minikus va élaborer une directive pour que les caissiers de section puissent se préparer. Les demandes de la PV comme le dépôt de l'AG-FVP et son paiement par Reka-Card sont réactives dans la liste des affaires en suspens, en vue de l'intégration de cet AG dans le SwissPass.

Sur la demande de Walter Merz, le PC va se renseigner auprès du

SEV sur la mise à disposition de maroquins SEV pour l'agenda.

En référence à l'AD de Brigue, le PC a promis qu'il veillerait à l'avenir à ce qu'il y ait suffisamment d'écouteurs pour la traduction. Cet automne au CFL, le problème sera résolu. Le PC et le Comité central remercient la section PV Valais pour la bonne organisation de l'AD de printemps.

La prochaine AD aura lieu au Löwenberg, elle sera suivie le lendemain par le Congrès du SEV. Celui-ci élira un nouveau président ou une nouvelle présidente SEV. Nos délégués aimeraient bien faire sa connaissance, Roland Schwager va l'inviter. Cet automne, nous allons voter sur la révision AVS21, nous pourrions éventuellement obtenir du président de l'USS Pierre-Yves Maillard qu'il vienne nous en parler. Le Congrès débattrait aussi d'un passage du rythme de 2 ans à un rythme de 4 ans. Pour diverses raisons, la PV est sceptique à ce sujet et elle défendra son point de vue au Comité SEV.

Comme on a pu le lire dans les médias, les CFF sont à nouveau dans les chiffres rouges et les menaces de mesures d'économies augmentent. Nous prenons connaissance avec re-

gret de la teneur de l'entretien récent de la PV avec les RH CFF. Le fait que les collaborateurs doivent passer à la caisse malgré leurs prestations remarquables nous rend amers.

Le SEV prévoit des objectifs chiffrés dans le recrutement. La PV ne peut pas procéder à des tournées sur les lieux de travail, nos membres nous sont attribués lors de la mise à la retraite. Il est clair que nous continuerons à essayer de convaincre ceux qui démissionnent à cette occasion mais nous ne pouvons pas quantifier ces entretiens. C'est pourquoi le SEV renonce à fixer des objectifs à la PV.

Le Journal SEV fera à nouveau une grande pause d'été. Celle-ci peut nous poser problème si nous avons des actualités à communiquer. C'est par mesure d'économie qu'il a été décidé il y a 5 ans de réduire la parution à 15 éditions. Pour tenir le rythme d'un Journal toutes les 3 semaines, il faut faire deux pauses, à Noël et en été, lorsque la vie syndicale est au ralenti. Nous devons accepter cet état de fait. Il s'agit aussi de bien utiliser les autres moyens de communication : le programme annuel et les informations sur nos diverses pages internet.

Le Comité central souhaite à toutes et tous un bel été.

## Sections

### 1.9 PV Bienne

Rendez-vous à 9h10 le 1er septembre au débarcadère de Bienne pour la sortie de la section en bateau sur l'Aar de Bienne à Altreu. Comme déjà annoncé en janvier par la correspondance annuelle, notre sortie se fait en bateau sur l'Aar de Bienne à Altreu. Au restaurant «Fischerstube» le repas de midi vous sera servi. Menu: Salade, soupe, plat principal, dessert, eau minérale et café. Le voyage de retour peut se faire individuellement: par bateau pour Soleure et Bienne ou par bus et train via Granges et Selzach. Chaque participant(e) est responsable pour son titre de transport. Inscription en payant Frs. 60.- par personne sur notre CCP 25-10462-2, SEV-PV Sektion Biel, 3006 Bern ou IBAN CH18 0900 0000 2501 0462 2. Ton inscription doit se faire d'ici 31 juillet 2022. Le comité se réjouit de ta participation.

### 14.9 PV Fribourg

Le mercredi 14 septembre aura lieu la soupe de chalet au Gros-Prarays sur les Monts de Marsens. Les organisateurs sont heureux de vous y accueillir. L'accès est assuré par bus TPF pour Marsens, départ de Fribourg à 11h08, arrivée à Marsens à 11h55. Le retour de Marsens est fixé à 16h17 ou à 16h59, avec arrivée à Fribourg à 17h00 ou à 17h52. Les participante-e-s motorisés sont prié-e-s d'attendre à 11h55 devant la boucherie de Marsens les personnes arrivant en bus afin de les transporter jusqu'au chalet. La soupe de chalet et les cafés sont offerts. Les desserts sont les bienvenus,

merci d'avance ! Boissons à disposition sur place à prix raisonnables. La rencontre a lieu par n'importe quel temps.

Nous vous invitons à respecter les règles sanitaires en vigueur.

Pour les besoins d'organisation, nous vous prions instamment d'annoncer votre participation, avec votre conjointe/conjoint/partenaire, et vos amis bienvenus en précisant les noms et prénoms à l'organisateur, Jean-Paul Hadorn, portable 079 946 75 42 ou par mail à l'adresse jphadorn@hotmail.com

### 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 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

# AVS 21 au coeur de la sortie



**PV Fribourg** C'est par un temps radieux que 25 membres de la section PV Fribourg se sont retrouvés au départ de Fribourg, Romont et Palézieux le 15 juin pour un circuit ferroviaire censé visiter les nouvelles gares de Châtel-St-Denis et Bulle. Les travaux étant toujours en cours, il n'y avait que peu à voir car ces deux nouvelles gares sont encore en chantier et les installations n'y sont que partiellement en service.

Le repas de midi au Café de la Gare de Vuadens par contre n'a pas déçu et il a été très apprécié. L'organisateur avait aussi réservé une surprise avant le repas. La plus jeune dé-

putée du Grand Conseil fribourgeois nous a honoré de sa présence. En effet, Marie Levrat, membre du Parti socialiste, est la fille de Christian Levrat, actuel président du conseil d'administration de la Poste et ancien Conseiller aux Etats. Elle est déjà fortement engagée en politique et elle nous a accordé un quart d'heure de son précieux temps (elle était en pleine période d'examens à l'Université) pour nous présenter deux sujets actuels (réforme AVS et les crèches) et a répondu aux questions des participant-e-s. Ce sont des participant-e-s satisfait-e-s qui ont repris le train en fin d'après-midi pour Fribourg.

# Agenda 9/22

## PV VAUD

# « La solidarité syndicale, plus importante que les intérêts personnels »

**Dominique Tissières** L'assemblée générale du 4 mai 2022 se déroula en présence de 61 membres. A relever que 30 membres avaient pris la peine de s'excuser. Un hommage fut rendu aux 73 collègues décédés en 2021. Au point de vue financier, l'exercice 2021 se solde par un léger bénéfice. La commission de gestion souligne la bonne tenue des comptes et les membres présents les approuvent.

Le budget 2022 prévoit un déficit. Ce déficit englobe les montants alloués aux festivités du 23 juin 2022, pour marquer la fin des restrictions dues au Covid. Le rapport d'activité concernant l'année 2021 fut présenté à la fois par René Guignet, qui fit le bilan des activités maintenues ou supprimées en 2021, avec une mention spéciale pour la rencontre des nouveaux retraités et par Roland Basset qui fit l'inventaire détaillé de l'effectif actuel (1227 membres) et élaborer un résumé de l'assemblée des délégués du 21 octobre 2021, sans oublier l'affaire des AG FVP, la réforme de l'AVS 21 et l'initiative AVS X 13. Dominique Tissières fit un bref rappel des activités de loisir. Ce rapport sera le dernier préparé par René Guignet, car comme annoncé, il quittera sa fonction de président au

31.12.2022. Puis l'assemblée passa aux élections concernant les membres du comité, la commission de gestion et les délégués aux assemblées de la PV suisse. Accepté par les membres de cette assemblée, Roland Basset assumera la charge de président de la SEV PV Vaud dès le 1er janvier 2023. Le comité pour l'année 2023 se composera de Roland Basset, Jacques Fivaz, Esther Geiser, Philippe Häller, Marianne Maillefer, Francine Martin, Daniel Pasche, Dominique Tissières.

Rappel de dates : 23.06.2022, journée festive / 07.07.2022, rencontre veuves et veufs / 08.09.2022, journée marche / 21.09.2022 ; tournoi de pétanque / 13.10.2022 ; excursion. Hommage. Le comité rendit un hommage et prit congé de Joseph Brasey, visiteur depuis 2009. Conférence et thème du jour. Mme Mercédès Pone et M. Jean Bigoni nous parlèrent des proches aidants. Un court métrage, devenir proches aidants involontaires et ne pas craindre de demander de l'aide en cas de besoin étayèrent la présentation et les dialogues.

Le mot de la fin appartient à René Guignet: « La solidarité syndicale, plus importante que les intérêts personnels. »

## RETRAITE

# Ciao Patrizia!



**Patrizia Pellandini Minotti** (au centre avec la robe fleurie) prend sa retraite après 30 ans (!) au SEV. Patrizia travaillait comme secrétaire administrative au Tessin où elle avait une vue d'ensemble des prestations pour les membres. Elle participait aussi à la relecture des articles du journal italophone. A Berne, un joyeux groupe lui a souhaité tout le meilleur le 28 juin pour sa retraite et l'a chaleureusement remerciée pour son excellent travail 30 ans durant!

## DÉCÈS

**Bezençon Cécile**; 1933; veuve d'Adrien, La Chaux-de-Fonds, PV Neuchâtel.

**Bourgeois Jules**; 1938; mécanicien, Lausanne, PV Vaud.

**Brand Liliane**; 1933; veuve de Willy, Echichens, PV Genève.

**Chuat Bernard**; 1935; adjoint, Lausanne, PV Vaud.

**Clerc Yvonne**; 1924; adm. pens., Penthaz, PV Vaud.

**Curty Johann**; 1932; employé d'exploitation, Nidau, PV Biel-Bienne.

**Delabays Michel**; 1934; chef de train, Lausanne, PV Vaud.

**Devaud Gilbert**; 1933; mécanicien, Fribourg, PV Fribourg.

**Fajon Patrick**; 1953; Meyrin, VPT tpg retraité-e-s.

**Gabriel Anna-Theresa**; 1940; veuve de Marcel, Chexbres, PV Vaud.

**Gaudard-Sieber Béatrice**; 1952; responsable infoline, Prilly, VPT Lac Léman.

**Gerber Lucette**; 1931; Bienne, PV Biel-Bienne.

**Girardet Pierrette**; 1924; veuve de Paul, Lausanne, PV Vaud.

**Hochstaettler Jean-Claude**; 1966; employé spécialisé, Satigny, AS Ovest.

**Kiener Rose-Marie**; 1926; veuve de François, Ballaigues, PV Vaud.

**Kuhn Fritz**; 1929; maître-artisan, Orpund, PV Biel-Bienne.

**Parmelin Denys**; 1928; chef du mouvement, Lausanne, PV Vaud.

**Richard André**; 1935; chef de gare, Palézieux, PV Vaud.

**Romanens Louis**; 1924; chef de train, St-Maurice, PV Valais.

**Sausser Gottfried**; 1943; employé de manoeuvre, Bienne, PV Biel-Bienne.

## BATAILLE DU RAIL

## Grève des cheminots britanniques



Yves Sancey, avec différents médias dont *The Guardian* et *Le Monde*  
yves.sancey@sev-online.ch

**Sur fond d'inflation galopante, de restructuration, de suppressions d'emplois et de guichets dans les gares, plus de 40'000 cheminots ont paralysé le Royaume-Uni lors de trois jours de grève historique. L'annonce de la démission, en tant que chef des conservateurs mais pas encore comme premier ministre, de Boris Johnson changera-t-elle la donne ? A suivre.**

Des gares désertées. Un métro londonien pratiquement à l'arrêt. Et un pays, sous un soleil d'été caniculaire, qui a largement travaillé à la maison. Le Royaume-Uni a connu, mardi 21, jeudi 23 et samedi 25 juin, sa plus grande grève ferroviaire depuis 1989. Durant une semaine, l'Angleterre, l'Ecosse et le pays de Galles ont été paralysés par plus de 40 000 cheminots en grève perlée. A peine un train sur cinq a circulé. Historique !

En une semaine, Mick Lynch, le secrétaire général de l'Union des transports ferroviaires et maritimes (RMT, pour *Rail and Maritime Transport Union*), présent sur les piquets de grève des gares et réalisant des interviews télévisées devenues virales sur les réseaux sociaux, est passé au statut de figure nationale. Jusque-là, peu de gens en avaient entendu parler. Et plus sa côte de popularité et de celle des cheminots montaient dans

les sondages, plus celle du Premier ministre Boris Johnson s'effondrait.

Le RMT ne représente pas les mécaniciens de train, qui ont leur propre syndicat ASLEF, mais tous les nombreux autres métiers du rail : guichetiers, contrôleurs, chefs de train, agents d'accueil, techniciens, ouvriers de maintenance, aiguilleurs et nettoyeurs... Des métiers souvent mal rémunérés avec des salaires en-dessous du revenu moyen au Royaume-Uni. Porté par le syndicat RMT des salariés de Network Rail, propriétaire d'une majorité du réseau de chemin de fer britannique, le mouvement s'est propagé aux treize autres opérateurs ferroviaires anglais. Mais comment en est-on arrivé là ?

## Chute du pouvoir d'achat

La colère découle essentiellement de la soudaine chute du pouvoir d'achat. Outre-Manche, l'inflation était de 9,1% en mai. Elle devrait atteindre 11% à l'automne, d'après les prévisions de la Banque d'Angleterre. Dans le même temps, les salaires augmentent fortement dans le secteur privé (8%), essentiellement grâce à des bonus, mais ils n'ont pas suivi dans le public (1,5%). Pour les quelque 5,7 millions de salariés de ce secteur, cela représente une violente réduction du salaire réel, qui fait suite à une décennie d'austérité. En guise de compensation, le RMT réclame une augmentation de 7%. Les treize entreprises ferroviaires, de droit privé mais régulées par les autorités publiques, ne proposent que... 3%.

Autre sujet de colère pour les cheminots : le projet de restructuration des sites de maintenance ferroviaire et de fermeture des guichets, occasionnant la suppression de milliers d'emplois.

## Plans de restructuration drastique

Le syndicat RMT affirme que Network Rail a l'intention de supprimer au moins 2500 emplois de maintenance dans le cadre d'un plan d'économies de 2 milliards de livres. Pour le RMT, ce projet met en danger la sécurité du réseau. De très nombreuses fermetures de guichets sont à l'ordre du jour. Dans son journal, Mick Lynch explique : « Si nous ne combattons pas cette mesure alors les patrons du rail auront le champ libre de supprimer des emplois, de fermer les guichets, d'abolir la négociation collective et de supprimer les conditions de travail gagnées au fil des générations dans la course incessante aux profits afin de siphonner l'argent de la branche. » Les compagnies ferroviaires ont engrangé au moins 500 millions de livres de bénéfices l'an dernier.

Contrairement à l'espoir du gouvernement de faire passer les cheminots pour des dinosaures perdus dans un XXI<sup>e</sup> siècle digitalisé, ministres et éditorialistes se sont cassés les dents sur un Mick Lynch calme, habile, plein d'esprit pour retourner les clichés ridicules que ses contradicteurs lui opposaient et justifier les revendications de ses membres. Les sondages confirment un soutien de l'opinion publique aux revendications et une forte opposition aux réductions de personnel

dans les trains et les gares. Le ministre des Transports Grant Shapps fait dans la surenchère antisociale, déclarant que les grèves étaient « inutiles », qu'elles étaient le résultat de dirigeants syndicaux « cherchant la bagarre » et accusant le RMT de vouloir « punir des millions d'innocents ».

## Quelle suite ?

A la pointe du combat contre la baisse du pouvoir d'achat, la lutte populaire des cheminots pourrait annoncer une saison estivale de luttes, amenant les bus, les tramways et d'autres secteurs à lui emboîter le pas et à se mettre en grève comme l'enseignement, la santé, la poste ou encore les avocats. Le mouvement connaît un répit de 14 jours, le temps nécessaire pour un nouveau préavis de grève. Le temps politique s'accélère.

A force d'acrobaties politiques, le premier ministre Boris Johnson a fini par se prendre les pieds dans le tapis et chuter. Mais s'il a annoncé sa démission de chef des conservateurs, il n'a pas quitté ses bureaux. Et sans doute pas avant octobre. Comme le résume le *Guardian* : « La bonne nouvelle est que le pire Premier ministre de l'histoire britannique moderne s'en va. La mauvaise nouvelle, c'est qu'il n'est pas encore parti. » La réforme est-elle enterrée, ainsi que le projet de légiférer pour permettre le recours à des travailleurs intérimaires pour remplacer les grévistes, mettant ainsi en danger non seulement les droits syndicaux mais aussi la sécurité de tous les passagers ? Les prochaines semaines le diront.



## À QUI APPARTIENT LE CORPS DES FEMMES ?

Eric Roset

La révocation du droit fédéral à l'avortement aux Etats-Unis mobilise jusqu'à Genève. C'est sous le slogan « Mon corps, mon choix ! » que le Collectif genevois de la grève féministe a appelé au rassemblement le 28 juin sur la place des Nations. La Cour

suprême des Etats-Unis, a cassé l'arrêt qui reconnaissait depuis 1973 le droit à l'avortement. L'interruption volontaire de grossesse (IVG) devrait être interdite dans 26 Etats. Une régression brutale pour les femmes renvoyées 50 ans en arrière. Centre

la main, les participant-e-s ont crié leur colère contre cette atteinte aux droits fondamentaux. Et de souligner que la Suisse, qui n'a pas inscrit le droit à l'IVG dans sa Constitution, n'est pas à l'abri d'attaques destinées à en durcir l'accès. *Le Courrier.*

?

## QUIZ

Es-tu  
incollable?**1. Quelle part de conducteurs/trices de bus indique n'avoir pas de souci de santé?**

- a. 25%
- b. 3,9%
- c. Tous et toutes sont en bonne santé
- d. 15,7%

**2. AVS 21 prévoit une perte de revenu de...**

- a. 26 000 francs
- b. Aucun impact négatif
- c. 7000 francs
- d. La réforme est encore en cours d'élaboration

**3. En 2019, les CFF ont conclu sur un bénéfice de...**

- a. 338 millions
- b. 463 millions
- c. 436 millions
- d. 827 millions

**4. Combien de signatures la VPT avait-elle récoltées contre la double peine qui frappait le personnel roulant des bus ?**

- a. Il n'y a pas eu de pétition
- b. 3000 signatures
- c. 4400 signatures
- d. 2515 signatures

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 23 août 2022**.

**Par e-mail:** mystere@sev-online.ch  
**Sur internet:** 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°8 / 2022:**  
b/c/a/c

C'est **Ivo Pifferi**, de Vacallo, membre de la PV Ticino e Moesa qui remporte des bons d'achats de livres d'une valeur de 40 fr.

## SUR LES TRACES DE ...

# Philippe Schibli, conducteur de véhicules moteurs B100

**Michael Spahr**  
michael.spahr@sev-online.ch

**Chez CFF Infrastructure, Philippe Schibli est responsable de l'encadrement des conductrices et conducteurs de véhicules moteurs B100. Il est également le secrétaire de la commission centrale de la sous-fédération des Travaux**

Lorsque Philippe Schibli commence à parler de son travail ou de son engagement syndical, on sent tout de suite la flamme qui brûle en lui. Il est un parfait ambassadeur pour le SEV. Ces dernières semaines, il s'est souvent levé aux aurores pour œuvrer pour son syndicat. Il a distribué des flyers avec son portrait, sur lequel il pose sur un véhicule moteur et fait l'éloge d'un sociétariat au SEV. Cela fait environ 10 ans qu'il participe activement au travail syndical et depuis 2016, il est secrétaire de la commission centrale de la sous-fédération des Travaux.

« C'est seulement après quelques années aux CFF que je suis devenu membre du SEV. A cette époque j'ai remarqué que beaucoup de collègues n'avaient aucune idée des avantages que représentait un sociétariat au SEV. Je suis assez vite devenu la personne de contact pour les questions syndicales », nous raconte-t-il. Le travail syndical dans son domaine est extrêmement important. Les conductrices et conducteurs de véhicules moteurs B100 doivent assumer tou-

jours plus de tâches mais bien souvent, sans recevoir de reconnaissance. « Grâce au syndicat nous avons pu obtenir quelques améliorations. Par exemple nos collègues reçoivent chaque année une allocation adaptée au marché de 3000 fr. Cela me tient à cœur que les jeunes collègues aient de meilleures perspectives aux CFF au niveau salarial. Car sinon ils s'en vont travailler à l'extérieur, dans d'autres entreprises qui paient mieux. Cela arrive souvent ces derniers temps », nous confie Philippe Schibli. En conséquence, il continue de s'engager pour que ses collègues soient traités avec plus de respect, et qu'ils soient par exemple reconnus comme de vrais mécanicien-ne-s de locs.

**Engagement pour les B100**

Philippe Schibli ne s'engage pas seulement pour ses collègues sur le plan syndical mais aussi sur le plan professionnel. Il encadre les conductrices et conducteurs de véhicules moteurs de Suisse centrale. Il en assure la formation de base et la formation continue. Durant environ un tiers de son temps de travail, en tant que mécanicien de locs B100, il conduit lui-même des véhicules moteurs à une vitesse maximale de 100 km/h. Ainsi il sait exactement où sont les pierres d'achoppement du métier, par exemple lorsque de nouveaux véhicules sont introduits. Ses journées de travail ne se ressemblent pas : il a toujours de nouveaux défis à relever. Mais il aime son métier !



© MANU FRIEDERICH

Notre collègue de 46 ans, père de deux enfants adultes, a d'abord fait un apprentissage de maçon. Après l'apprentissage il a travaillé surtout en tant qu'indépendant. Puis il a été engagé dans une entreprise de travaux publics qui construisait également des voies et c'est là qu'il a eu ses premiers contacts avec les transports publics. Ce monde l'a fasciné, à tel point qu'il y a environ 20 ans, il s'est vu proposer un poste aux CFF. Il a d'abord travaillé à la gare de triage de Spreitenbach. Après cinq ans, il a atterri à Zurich dans le team des travaux, mais là il ne s'est pas plu. « C'était chacun pour soi et je préfère l'esprit d'équipe. »

**Au milieu du chantier du siècle**

C'est alors qu'il a eu de la chance : il a d'abord reçu un mandat de durée limitée à Erstfeld puis il a eu un engagement fixe. Et à ce moment-là, le chantier du siècle voyait le jour à cet endroit. Soudain, il s'est retrouvé au milieu des nouvelles formations : signalisations pour la cabine de conduite, ETCS, processus du tunnel de base du Saint-Gothard... « Nous devons relever plusieurs défis à la fois mais nous avons un super team où tout le monde s'entraidait. Nous tirions tous à la même corde : les ingénieurs, les constructeurs de voies ferrées, la gestion spécialisée et naturellement nous aussi, les mécaniciens de locs. » Lorsqu'il relate des souvenirs de ce temps-là, son regard brille, et on ressent bien sa passion pour le rail : « J'ai pu effectuer

des courses de test à travers le tunnel. Lors d'une course de test depuis Biasca au sud, nous savions que dans le tube ouest, seulement 17 kilomètres étaient terminés. Ainsi à la fin, on se trouvait devant un panneau de bois. »

Bien que Philippe Schibli soit aujourd'hui officiellement employé à Zurich, on le rencontre un peu partout dans les six sites de Suisse centrale ou à Olten. Il roule toujours dans le tunnel de base du Saint-Gothard pour amener les collègues de l'équipe d'entretien ou les spécialistes des télécoms sur leur chantier. Les travaux se font surtout les week-ends, la nuit, lorsque le plus long tunnel ferroviaire du monde n'est presque pas ou peu utilisé. Les travaux dans le tunnel sont variés et il y fait toute l'année 40 degrés. Les collègues travaillent parfois trois ou quatre week-ends de suite dans le tunnel de base du Saint-Gothard ou dans les autres secteurs de Göschenen à Zoug.

C'est là que le syndicat intervient : il veille à ce que les conductrices et conducteurs de véhicules moteurs qui ont des horaires irréguliers reçoivent la reconnaissance qui leur est due et, espérons-le, bientôt une meilleure rémunération. Les CFF doivent respecter les prescriptions de la convention collective de travail et, comme le dit Philippe Schibli sur le flyer de recrutement du SEV : « Je suis membre SEV parce que le syndicat veille à ce que nous ayons une CCT et garantit que celle-ci soit respectée et appliquée correctement. »

**SYNCHRONISATION**

Bertschy

