



SEV N°2

Le journal du Syndicat du personnel des transports



HORIZON SYNDICAL

Ensemble, faisons bouger les lignes

Édito de Valérie Boillat,
vice-présidente du SEV

▶ p. 3 et 7

Alors que je commence mon mandat en tant que vice-présidente du SEV, je tiens à vous exprimer ma gratitude et mon admiration. Votre travail et votre engagement façonnent les voyages quotidiens de milliers de personnes à travers la Suisse, garantissant que chacune arrive à bon port, en toute sécurité.

Notre syndicat représente une diversité de professions qui sont le cœur battant de notre système de transport. Des conductrices de bus aux mécaniciens de trains des compagnies privées, en passant par le personnel des bateaux et du secteur touristique. Personnel roulant, de l'exploitation et administratif... votre travail est essentiel. C'est avec une profonde humilité que je souhaite aller à votre rencontre, pour comprendre vos préoccupations et défendre les intérêts de la VPT.

Je n'évoque que quelques-uns des défis qui s'imposent à nous : la santé au travail, la lutte contre les tours de service exténuants et la nécessité d'aborder les questions spécifiques aux femmes dans notre secteur.

À Genève, l'union et la détermination de nos collègues ont donné de premiers résultats. Le ministre de tutelle des Transports publics genevois (tpg) a lâché du lest et obligé la direction à engager des négociations sérieuses sur les problèmes récurrents. Ensemble, nous faisons bouger les lignes.

Je mesure la chance qui m'est donnée de compter, outre mes collègues de la direction, sur nos membres et nos militant·es, le comité central, mon président central, nos équipes administrative et financière, de la communication et des secrétaires syndicaux et syndicales.

L'année politique 2024 sera importante, notamment pour les assurances sociales. Nous pouvons renforcer l'AVS et nous opposer en automne à la dégradation du 2^e pilier.

Le 3 mars, un moment décisif nous attend. Je vous remercie de participer activement au vote en faveur de la 13^e rente AVS, une mesure qui souligne l'importance de la solidarité et du soutien mutuel dans notre société.

La force de l'AVS, c'est celle d'un financement génial, de redistribution du haut vers le bas. Et surtout, l'AVS est un des plus grands héritages de notre riche histoire ouvrière et syndicale.

Un succès retentissant sur ce vote refléterait notre détermination à protéger nos droits. Et nous avons besoin de bien commencer l'année !

Au plaisir de vous rencontrer.

Présidence SEV

Matthias Hartwich parle de sa première année de présidence et des projets SEV

2

VPT

VMCV, tpg, tl et femmes des tpf, nos collègues s'organisent et se défendent

4, 5 et 7

Journée Clean

Formation continue et travail temporaire dans le focus des nettoyeurs de voitures

5

Comité central de la PV du SEV : oui à la 13^e rente AVS

Le 6 février, le Comité central de la PV s'est réuni et a notamment pris position clairement pour la 13^e rente AVS en votation le 3 mars. « Nous devons motiver nos membres, nos connaissances et nos proches à voter pour un « oui » à l'initiative AVSx13. Les opposants sont déjà bien présents dans les médias, ils investissent aussi beaucoup plus d'argent dans leur campagne de votation » a rappelé le Président Central Roland Schwager.

Année record

Pour le trafic ferroviaire voyageurs suisse, 2023 a été une année record, comme l'écrit la Litra, le service d'information pour les transports publics : Au dernier trimestre, avec 5,64 milliards de voyageurs-kilomètres, il était nettement supérieur à celui de l'année précédente (+8,3%). Le trafic marchandises trafic marchandises n'a pas pu suivre le rythme de l'année précédente : avec 2,86 milliards de tonnes nettes-kilomètres, il affiche la valeur la plus faible depuis le début du rapport trimestriel des chemins de fer en 2014 (-5,4% par rapport au même trimestre 2022). Les principales raisons sont le contexte économique difficile et la baisse de la production industrielle en Europe.

Réduction des PC

En janvier 2024, plus de 80 000 retraités à bas revenus ont vu leurs prestations complémentaires (PC) réduites ou supprimées, car les réductions décidées par le Parlement il y a trois ans s'appliquent désormais dans toute leur ampleur. Environ un tiers des bénéficiaires de PC reçoivent jusqu'à 300 francs de moins par mois, ce qui est particulièrement douloureux pour elles et eux en raison du fort renchérissement. La Confédération et les cantons économisent 400 millions de francs par an sur leur dos. A la veille d'une votation importante, les promesses des opposants à la 13^e rente AVS d'augmenter rapidement les rentes basses et les PC après la votation du 3 mars sont donc d'autant moins crédibles.

Votation sur «LPP21» ajournée

La mauvaise et ratée réforme de la prévoyance professionnelle, contre laquelle les syndicats ont lancé un référendum, ne sera pas votée en juin, mais probablement cet automne.

MATTHIAS HARTWICH

Le train a atteint sa vitesse de croisière



Matthias Hartwich dans un ancien poste d'aiguillage CFF à Bienne.

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

Il y a une année, Matthias Hartwich entré en fonction en tant que président SEV. Rétrospective et coup d'œil vers l'avenir

Si tu devais résumer cette année en un seul mot, lequel choisirais-tu ?

Je choisirais le mot «aiguillage», car nous avons mis en route beaucoup de choses et par nos décisions ciblées, nous avons positionné l'aiguille de manière à développer et moderniser le SEV. J'ajouterai que le train a maintenant atteint sa vitesse de croisière.

Quelle a été la plus belle chose que tu as vécue ?

Les moments qui m'ont le plus touché ont été le fait que les collègues m'ont réellement considéré comme un des leurs et qu'ils m'ont salué et accueilli comme tel. Ce qui m'a aussi donné de la satisfaction, c'est lorsqu'à la fin de l'année, malgré le contexte difficile dans lequel nous avons dû évoluer, l'effectif des membres était resté stable.

Quels furent les moments difficiles durant l'année écoulée ?

Toute une série de changements ont eu lieu au sein du personnel. Cela est toujours compliqué pour une organisation comme le SEV avec un appareil syndical professionnel relativement petit. Ce fut naturellement dur pour moi lorsque le vice-président et la vice-présidente ont annoncé leur départ. Toutefois, avec Patrick Kummer et Valérie Boillat, nous avons trouvé de nouvelles personnes hautement motivées et compétentes pour occuper ces postes. En outre, les changements dans les effectifs peuvent aussi être une chance. Mon équipe directe est elle aussi toute nouvelle (le coordinateur politique, la responsable du recrutement et de la jeunesse, le responsable de la communication, nldr). J'ai de la chance, car ces collègues ont la volonté de développer le SEV. Je ressens un énorme dynamisme. Mais nous avons bien sûr besoin des deux : de la continuité en ce qui concerne les effectifs, de l'expérience et d'une mémoire institutionnelle.

Tu l'as dit, le SEV ne dispose que d'un petit appareil de professionnels. Nos militants effectuent beaucoup de travail sur une base de volontariat. Quelles sont tes

relations avec les militants ? L'année passée, tu avais parfois l'air un peu fatigué...

Oui, il est vrai que parfois je n'ai pas beaucoup dormi. J'étais très souvent en route et j'ai visité un grand nombre de sections. Toutefois, j'espère que personne parmi nos membres n'a eu l'impression que je n'étais pas totalement présent. J'ai le sentiment d'être soutenu par les militants. Je leur en suis très reconnaissant. Je ne viens pas du secteur des transports et beaucoup de collègues m'ont aidé à m'y retrouver.

Comment as-tu commencé ta collaboration avec les partenaires sociaux et les autres acteurs des transports publics ?

Nous avons intégré dans notre charte SEV les quatre piliers que sont le respect, la transparence, la démocratie et la solidarité. Le respect est important aussi vis-à-vis de nos partenaires. Cela signifie que nous respectons nos partenaires sociaux, mais qu'en contrepartie, nous attendons aussi leur respect. Il en va de même dans le secteur politique. Je pense que nous avons réussi à nous faire entendre.

Il y a eu deux thèmes politiques qui nous ont particulièrement préoccupés, et qui nous préoccupent encore. Il s'agit, d'une part, de la politique financière qui nous menace, p. ex., de coupes dans l'indemnisation du transport régional de voyageurs, et, d'autre part, des négociations avec l'UE auxquelles aspire la Suisse.

Je pense que l'on ne peut pas dissocier les deux dossiers. Naturellement, on serait tentés de le faire. Mais je crois qu'une chose est claire : les transports publics (TP) en Suisse se fondent sur un système intégré qui comprend aussi bien les bus et les trains régionaux que les petites entreprises ferroviaires et les RER, et qui va jusqu'au transport international des voyageurs, mais aussi des marchandises, et cela ne peut fonctionner que si nous maintenons le système tel qu'il est. Pour moi, il est extrêmement important de considérer de manière globale les TP en tant que système. C'est là que nous sommes mis au défi. Lorsqu'un but est atteint, c'est satisfaisant. Pour le transport régional de voyageurs, nous avons réussi à convaincre les politiques et la société que notre système est si performant qu'il doit continuer à être soutenu de manière adéquate. Je suis assez fier de mes collègues qui ont travaillé intensément pour obtenir ce succès. Je suis également reconnaissant envers les politiciennes qui nous ont soutenus. Pour le dossier européen, il s'agit naturellement de rester

en alerte, parce que la libéralisation est un piège. L'ouverture ne signifie pas la libéralisation, non, l'ouverture, c'est avoir plus de trafic voyageurs international, plus de liaisons. Cela, nous pouvons le faire avec le système de coopération que nous avons en Suisse et qui a fait notre succès. Pour cela, nous n'avons pas besoin d'entreprises privées de transport ni de trains étrangers sur le rail suisse. Notre système intégré fonctionne ici aussi.

Un autre thème qui nous préoccupe, c'est la situation de notre plus grand partenaire, les CFF. Les finances ne sont toujours pas optimales à cause du coronavirus bien que l'entreprise enregistre de bons résultats. Une situation difficile ?

Nous nous efforçons d'avoir un dialogue constructif d'accompagnement. C'est important pour nous. Bien entendu, nous dressons l'oreille lorsque des mesures d'économies sont annoncées, p. ex. quand on entend que les CFF doivent économiser 6 milliards de francs durant les prochaines années. Nous allons être très attentifs à cela. De manière générale, je trouve que, jusqu'à présent, les discussions ont toujours été très constructives et honnêtes, et nous espérons que les choses restent ainsi. Les CFF sont un partenaire social très important, mais ce n'est pas le seul. Nous avons encore beaucoup d'autres entreprises avec qui nous avons conclu des CCT. Nous ne sommes pas le syndicat d'une seule entreprise. Les ETC, les autres entreprises de transport ferroviaire, GATA et les entreprises de trafic d'agglomération sont tout aussi importantes pour nous. Il n'y a pas de «SEV à deux vitesses».

En ce qui concerne les ETC, où le SEV doit-il pointer du doigt ?

Il y a un thème qui sort du lot : le recrutement des effectifs. Le manque de personnel s'accroît. Nous avons déjà des exemples où des correspondances doivent être supprimées et les horaires allégés. En clair, les professions doivent devenir plus attrayantes. De notre point de vue, la protection du travail et de la santé y est étroitement liée. Les collègues ne doivent pas être surchargés de travail, ils doivent bénéficier de conditions acceptables qui ne mettent pas en danger leur santé. C'est le seul moyen pour que les entreprises puissent trouver le personnel qui leur manque. Et nous leur prêtons volontiers mainforte. C'est pour cela qu'il faut proposer de bonnes conventions collectives, de bonnes réglementations, et avoir un bon dialogue. Les conditions de travail optimales sont d'une grande aide pour le recrutement des effectifs. Finalement, c'est dans l'intérêt de l'ensemble de la société.

Quel thème va encore nous préoccuper dans un proche avenir ?

Il est important pour nous d'être intégrés dans les questions autour de la numérisation. Nos collègues vont subir des changements dans leurs professions, pas seulement dans les chemins de fer, aussi dans toutes les autres entreprises de transport. En somme, nous devons accompagner étroitement la numérisation. Nous devons intervenir afin que les entreprises ne fassent pas inconsidérément tout ce que permet la technologie, mais qu'elles réfléchissent à ce qui est proposé par la technologie pour aider l'humain. Il s'agit de déterminer ce dont les personnes ont besoin. Aussi bien pour la clientèle que pour le personnel.

VOTATIONS DU 3 MARS

Augmentons les rentes, pas l'âge de la retraite!

Le SEV s'engage pour une 13^e rente AVS et a distribué des flyers et des mouchoirs – entre autres à la gare de Lausanne.

Michael Spahr, Yves Sancey/USS
michael.spahr@sev-online.ch

Le 3 mars, nous voterons sur deux objets qui concernent l'avenir de l'AVS. Le SEV dit oui à la 13^e rente AVS et non à l'initiative libérale dite « sur les rentes » qui conduirait à une retraite à 67 ans. Les deux projets suivent deux approches totalement différentes

Les opposants à la 13^e rente AVS sont de plus en plus nerveux, car les sondages en faveur de l'initiative sont élevés. C'est pourquoi ils la combattent avec des arguments fallacieux. Le camp bourgeois est si effrayé à l'idée que l'USS et la gauche puissent faire passer leur texte que cinq anciens conseillers fédéraux sont sortis de leur réserve... pour saper la 13^e rente alors qu'ils touchent... 20 000 francs par mois! Derrière cette lettre ouverte, on trouve l'alliance de droite, soutenue par le lobby patronal Economiesuisse, qui dispose d'un budget de près de 4 millions de francs pour faire échouer l'initiative.

Arguments fallacieux

Les opposants à la 13^e rente AVS prétendent que les retraités-es se portent bien et que seule une minorité d'entre eux dépendent de l'AVS. Les faits donnent une autre image: la dernière enquête complète sur la situation économique des retraités-es date de 2015. Elle montre qu'il y a presque dix ans, seuls quatre ménages de retraités sur dix vivaient dans une situation financière solide. Près d'un quart de ces ménages se trouvaient dans une situation financière précaire. Ils tiraient presque exclusivement leur revenu du 1^{er} pilier et n'avaient pratiquement pas de rentes de la caisse de pension. Pour les couples mariés, la rente de couple est limitée à 150% de la rente individuelle maximale. Une 13^e rente AVS, qui profite à tout le monde, serait pour eux qui ont du mal à joindre les deux bouts un premier soulagement avant de s'occuper de ce problème de plafonnement.

En Suisse, le pouvoir d'achat des retraités-es est en baisse. L'explosion des primes d'assurance-maladie, les augmentations de loyer – ces deux élé-

ments n'étant pas comptabilisés dans l'indice des prix à la consommation! – et le renchérissement ont englouti l'équivalent d'une rente mensuelle. Cette évolution affecte les retraités actuels et futurs. Les rentes des caisses de pensions ont déjà chuté de 13%, et les perspectives sont sombres. D'où un revenu manquant en Suisse.

Le poids du lobby financier

Les banques et les assurances exploitent le problème du revenu manquant à la retraite dans leur publicité pour leurs produits de prévoyance du 3^e pilier. Les mêmes qui torpillent l'initiative sont ceux qui font leur beurre sur les marchés des 2^e et 3^e piliers. Les syndicats proposent par contre d'augmenter les rentes AVS. En effet, selon les calculs de l'USS, le rapport qualité/prix offert par l'AVS est bien meilleur que dans la prévoyance privée individuelle.

Prestations complémentaires

L'un des arguments du Conseil fédéral et de la majorité du parlement contre la 13^e rente AVS est qu'il fau-

drait plutôt aider de manière ciblée les retraités aux revenus modestes, par exemple avec des prestations complémentaires (PC). C'est hypocrite, car le parlement a fait exactement le contraire lors de la réforme des PC qui sont en baisse depuis le 1^{er} janvier 2024. Les personnes bénéficiant actuellement des PC sont inquiètes de savoir si elles seront impactées en cas de oui à l'initiative. Ce souci a été anticipé. Le texte précise, noir sur blanc, que « La loi garantit que le supplément annuel n'entraîne ni la réduction des prestations complémentaires ni la perte du droit à ces prestations. »

Initiative libérale dangereuse

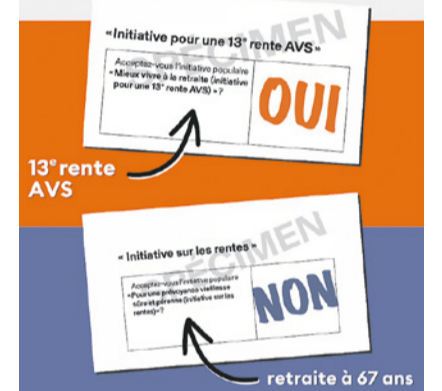
L'argument principal des opposants à la 13^e rente AVS est la capacité de financement. Une question du reste qu'ils ne se posent pas quand on augmente le budget de l'armée de 5 milliards. On parle souvent de la faillite de l'AVS. Les opposants l'ont déjà fait lors de l'introduction de l'AVS. C'est le contraire qui est vrai. L'AVS est solide et, d'ici 2030, sa fortune atteindra près de 70 milliards de francs. Malgré

cela, les jeunes libéraux-radicaux, le PLR et l'UDC affirment qu'il faut augmenter l'âge de la retraite pour sauver la prévoyance vieillesse. Avec leur initiative sur les rentes, ils veulent d'abord relever l'âge de la retraite à 66 ans, puis le lier à l'espérance de vie. Il passera alors à 67 ans et plus encore.

C'est pourquoi nous devons dire non à l'initiative libérale sur les retraites avec autant de conviction que nous voterons oui à la 13^e rente AVS.

Attention : risque de confusion

Ce 3 mars, deux initiatives différentes sur le thème des retraites seront soumises au vote. Voici comment voter correctement :



+

-

L'année 2023 a de nouveau été une année très réussie pour le SEV. **L'année dernière, le SEV a pu recruter 1923 nouveaux membres.** C'est le 2^e meilleur résultat de ces dernières années. Le SEV a également très bien commencé la nouvelle année. 197 personnes sont devenues membres SEV en janvier 2024, un record absolu en comparaison avec les dernières années. Le SEV profite de l'occasion pour remercier tous les membres qui s'engagent quotidiennement pour le syndicat et qui contribuent à syndiquer de nouveaux membres.

Les **remontées mécaniques de Pischa à Davos interdisent aux clients juifs de louer des équipements sportifs**, comme l'indique une affiche rédigée en hébreu. Les clients juifs sont tenus pour responsables de la non-restitution ou du vol d'équipements sportifs. « Même si l'entreprise a pu faire de mauvaises expériences isolées, ce n'est pas une raison pour les généraliser », explique Jonathan Kreutner, secrétaire général de la Fédération suisse des communautés israélites, qui confirme que la FSCI va porter plainte pour antisémitisme.



Action de syndicalisation de membres tpf et BLS à Fribourg en septembre 2023.

SIMON BURGUNDER répond

Plus proche de l'Europe : oui mais pas à n'importe quel prix!

? Suisse-UE : pourquoi les syndicats rejettent-ils le mandat de négociation du Conseil fédéral dans sa forme actuelle ?

Le SEV et les autres membres de l'Union syndicale suisse (USS) ne sont pas contre un rapprochement de l'Europe. Ils souhaiteraient toutefois un accord qui garantisse le maintien des salaires et du service public. La libéralisation du trafic voyageurs international (IPV) esquissée lors des discussions préparatoires avec l'UE est inacceptable car elle met en danger les conditions d'engagement et le service public. Afin de protéger les salaires contre un dumping venant de l'UE, il est nécessaire d'avoir des mesures d'accompagnement efficaces qui soient à l'abri du droit européen et ne puissent pas être annulées par la Cour de justice de l'UE.

L'Office fédéral des transports (OFT) souhaite une ouverture « contrôlée » de l'IPV, avec des liaisons des chemins de fer étrangers indépendantes fondées sur le principe de la concurrence, au lieu du modèle de coopération entre les CFF et

les compagnies étrangères qui a fait ses preuves et a toujours été largement soutenu. Certes, l'OFT prévoit des contraintes afin de protéger le système suisse de transports publics des répercussions négatives, mais, du point de vue du SEV, elles ne suffisent pas. L'intégration tarifaire et la priorité à l'horaire cadencé n'empêcheront, ni le cabotage, ni le dumping sur les salaires et les prix. La définition des standards sociaux d'usage dans la branche n'est pas claire. De plus, les contraintes doivent être mises en œuvre de manière non discriminatoire pour être acceptées par l'UE. Jusqu'à présent, l'OFT n'a pas expliqué comment cela peut être réalisé.

Ainsi, avec l'ouverture envisagée, il y a un risque de dumping social et le danger que les entreprises privées européennes choisissent les meilleures parts aux dépens des chemins de fer suisses et de la qualité de tout le système ferroviaire.

Simon Burgunder est le coordinateur de la politique des transports du SEV. Une question? Écrivez-nous à journal@sev-online.

FRIBOURG

Depuis un an, les femmes du SEV-tpf s'organisent



Le comité femme de la section SEV-tpf, de gauche à droite : Froska Roth (Fribourg), Paula Pythoud (Bulle), Carol Curchod (Estavayer), Sonia Werner (Estavayer et scolaire), Stephanie Von Allmen (scolaire) et Tania Kaech (porte-parole). Absentes excusées : Angelika Beyeler, Roseline Seilaz et Cindy Guisolan.

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Depuis un an, les femmes de la section SEV-tpf se sont organisées entre elles. Elles se rencontrent pour discuter de leurs problèmes dans un monde du transport public en grande majorité masculin. Bilan d'une année d'activité avec leur porte-parole, Tania Kaech.

Ce soir du 5 février, à la pizzeria de l'Escale à Givisiez, le comité des femmes de la section SEV-tpf se réunit. Elles sont actuellement neuf, toutes conductrices aux Transports publics fribourgeois (tpf) de différents dépôts. Les femmes d'autres secteurs (contrôle, vente, administration) sont les bienvenues. Pour la photo, elles ont préparé leur chemise de travail, ce qui montre l'attachement à leur activité professionnelle, mais aussi leur unité et la grande complicité qui les relie. Trois d'entre elles sont déjà là avant leur assemblée. J'en

profite pour faire avec elles le bilan de cette année activité.

Quand est-ce que vous avez créé votre groupe ?

Tania Kaech : c'était à la mi-février 2023.

Quelles sont les raisons qui ont poussé à la mise sur pied d'un groupe de femmes ?

Froska Roth : Des collègues ont subi des agressions de la part de la clientèle. Il fallait que l'on réfléchisse collectivement sur la manière dont on pouvait se défendre en tant que femmes.

T. K. : Pour ma part, c'était à la suite d'un problème avec un collègue qui me manquait de respect. Principalement, c'est pour défendre des valeurs que les femmes se voient nier. Ne serait-ce que par rapport aux toilettes, on préfère avoir un espace personnel.

Paula Pythoud : En bout de ligne, les hommes ne voient pas trop le pro-

blème. Pour nous, c'est beaucoup plus compliqué.

T. K. : Nous sommes dans un univers très masculin ou ce n'est pas toujours facile de trouver sa place, mais on y arrive progressivement.

Quelles sont les problématiques qui ont émergé depuis une année ?

T. K. : Pour les toilettes, nous avons obtenu un badge réservé aux femmes pour y accéder dans l'enceinte de la cafétéria du local de pause à la gare routière de Fribourg. On a aussi discuté des rapports avec la clientèle.

Vous partagez vos bonnes pratiques ?

T. K. : Exactement. Quand on est victime d'agression verbale ou physique, il faut rester à son poste de conduite en appelant la centrale. Mais après une agression, on n'est vraiment pas bien. Les paroles négatives peuvent nous toucher. On s'aide beaucoup, on en parle ensemble.

Est-ce que vous obtenez rapidement ce que vous demandez ?

T. K. : On fait nos demandes et cela arrive peu à peu. Il faut se battre en donnant des arguments justifiés. Par exemple, pour les toilettes à l'extérieur, il faut aussi regarder avec les Communes. La direction leur explique que maintenant il y a davantage de conductrices. Cela prend du temps.

Est-ce que les vestiaires posent un problème ?

T. K. : À Givisiez et à Fribourg, il y a des vestiaires séparés hommes et femmes. Donc si on doit se changer, ce n'est pas un problème. À Fribourg et à Givisiez, nous avons un coin pour nous reposer. C'est appréciable.

Comment se passe la gestion des horaires avec les enfants ?

F. R. : L'avantage, pour moi est que nous travaillons les deux aux tpf avec mon mari. Ce qui est bien, c'est que nous ne sommes pas forcément en-

semble en congé, ce qui fait qu'il y a toujours quelqu'un avec les enfants à la maison. Nous avons pu prendre ensemble les vacances et les congés.

Est-ce que le temps partiel serait une solution pour vous ?

T. K. : Ce n'est pas simple à organiser pour les tpf. Le problème, c'est que quand on est à temps partiel, on sort de la rotation. On ne bénéficie donc plus du planning prévu pour les six mois avec les congés déjà posés. On n'a plus de prévisibilité. On devient un peu bouche-trou.

P. P. : On se bat pour avoir une rotation à 80%. Ce n'est pas une revendication spécialement des femmes, mais aussi d'hommes.

Y a-t-il un dernier problème que vous aimeriez évoquer ?

T. K. : Oui, le fait que l'été, s'il n'y a pas de toilettes, trop de collègues se retiennent de boire. Ce n'est pas bon pour la santé.

VMCV - RIVIERA

Planification H24 : le personnel demande des améliorations

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Le 1^{er} février, les membres SEV travaillant dans l'entreprise de transports publics desservant la région de la Riviera vaudoise VMCV (Montreux-Vevay) étaient réunis en assemblée générale. Ils ont décidé de démettre l'actuelle commission des tours de service (CTS) de ses fonctions. Un groupe de trois personnes a été nommé pour discuter avec le service planification des améliorations à apporter à H24. Les problèmes de gouvernance ne permettent pas à l'heure actuelle de retrouver l'entière confiance dans la direction. Au sein du comité, la confiance est également rompue avec la vice-présidente de la section qui a été démise de ses fonctions après un vote de l'AG.

À la suite de la mise en place de l'horaire pour

2024 (H24), au non-respect de la CCT concernant les congés compensatoires et au licenciement de la nouvelle responsable du service des ressources humaines entrée en fonction le 1^{er} novembre 2023, le comité a convoqué une assemblée générale (AG) extraordinaire qui s'est tenue le 1^{er} février 2024.

Le comité a expliqué la teneur de l'entretien avec les membres du Conseil d'administration, ce qui a permis aux membres de se positionner sur un certain nombre de points.

Planification H24

Le sujet est houleux. La péjoration des horaires actuels par rapport à ceux de 2023 ne passe pas. Le comité a informé les membres des engagements pris par le Conseil d'administration (CA), à savoir le respect de la CCT au sujet des 40 congés compensatoires obligatoires par personne indépendamment de la

pose des vacances et la garantie de la pérennité des blocs de rotations. « Si les membres saluent cet engagement, ils n'en attendent pas moins de rapides améliorations de H24 » explique Patricia Alcaraz, secrétaire syndicale SEV en charge des VMCV. Très fâchés de ne pas avoir été consultés avant que les tours de service et les rotations entrent en vigueur, ils ont décidé de démettre l'actuelle Commission des tours de service de ses fonctions. Une pétition a été mise en place pour appuyer cette décision. De nouvelles élections auront lieu lors de l'AG ordinaire du mois d'avril. En attendant, l'assemblée a désigné trois collègues chargés de rencontrer le service planification qui a déjà répondu favorablement à la poursuite des discussions avec cette nouvelle délégation.

Gouvernance aux VMCV

Beaucoup de questions se posent depuis le départ de la directrice et la reprise de la gou-

vernance par le CA. Le licenciement de la responsable RH ne rassure pas le personnel. « Le personnel souhaite des actes forts pour arrêter le 'copinage' et pour retrouver la confiance envers la direction et envers le CA » poursuit Patricia Alcaraz.

Problème de confiance au sein du comité

Après une discussion vive et houleuse où un certain nombre d'éléments concernant la vice-présidente du comité ont été présentés et débattus, celle-ci a demandé qu'un vote de confiance à son intention soit réalisé lors de l'AG. L'assemblée a finalement décidé à une très large majorité qu'elle devait être démise de ses fonctions de membre du comité.

« Il faut à présent se concentrer sur les enjeux majeurs et urgents qui doivent être réglés, dont les questions de planification en premier lieu », insiste Alcaraz. Et d'ajouter : « les questions restées en suspens trop longtemps, comme celles du management, des infrastructures manquantes, du nouveau règlement qui gère les absences maladie. L'important est de rester solidaires et d'agir de manière collective pour le bien de toutes et tous. »

Après l'AG, le CA a fait savoir qu'il prenait les problèmes à bras le corps et qu'il espérait que le climat dans l'entreprise s'apaise et que les rumeurs cessent. Il annonce des changements organisationnels qui doivent être mis en œuvre avec l'arrivée de la nouvelle directrice, qui entre en fonction le 29 février.

Le CA réaffirme sa volonté de poursuivre le partenariat social avec le SEV. Les discussions vont donc continuer. La plus urgente qui concerne H24 a eu lieu entre la délégation du personnel élue lors de l'AG et le service de la planification le 15 février, après le bouclage de ce numéro. Nous vous informerons de la suite.

JOURNÉE CLEAN 2024

Focus sur formation continue et personnel temporaire

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Lors de la journée Clean 2024 du 27 janvier à Goldau organisée par la RPV Zurich, les nettoyeurs de wagons du trafic voyageurs des CFF ont discuté des thèmes de la formation et de la formation continue, et de « ce que le SEV peut faire pour le personnel temporaire ». À la fin, un catalogue de revendications a été établi à l'attention des CFF.

Tout d'abord on a demandé aux 13 participant-es (sans les invités) ce qu'ils avaient appris et ce qu'ils aimeraient apprendre à l'avenir. Ils ont mentionné surtout des cours de langue ainsi que l'apprentissage de nettoyeur de bâtiment avec certificat fédéral de capacité (CFC). Afin de pouvoir concilier une formation continue avec le travail, le personnel Cleaning doit pouvoir compter sur la bonne volonté des supérieurs. Un chef d'équipe a convenu avec un collègue qu'il ne ferait pas de service du soir avant sa journée de formation hebdomadaire. La volonté de permettre aux travailleurs temporaires de suivre régulièrement des cours semble encore faire défaut, surtout lorsque le contenu n'a pas de lien direct avec les chemins de fer.

Cleaning a toutefois augmenté le nombre de jours de formation et de formation continue pour son personnel ces dernières années. Auparavant, il s'agissait d'une journée par an ; au

jourd'hui, pour les nouveaux collaborateurs – même temporaires – ce sont quatre jours. Et de nouveaux projets de formation sont en cours de développement.

L'apprentissage (en cours d'emploi) de nettoyeur en bâtiment doit être suivi pendant le temps libre et les CFF prennent en charge 75% des coûts d'environ 20 000 francs pour les employés fixes et 0% pour les travailleurs temporaires. Pour le personnel temporaire soumis à la CCT de la location de services, il y a un fonds de formation continue nommé « Temptraining » qui les subventionne jusqu'à concurrence de 5000 fr., plus 2250 fr. de compensation salariale. Il existe des cantons qui prennent en charge la première formation de base et qui peuvent également être sollicités.

Parmi les perspectives, on a aussi mentionné le passage dans la manœuvre avec une possibilité de devenir mécanicien-ne de locs. Cependant les demandes dans ce sens de collaborateurs Cleaning sont souvent rejetées malgré l'expérience dans le domaine ferroviaire, souvent au motif du manque de connaissances linguistiques.

Plus d'exigences et trois jours de formation pour les chefs d'équipe

Les exigences en matière de langue ont augmenté aussi chez Cleaning, concrètement pour les chefs d'équipes (CE), selon la description de poste revue en 2022/2023, de A2 à B1. De plus,



Les participant-es à la journée Clean avec les invité-es (secrétaires SEV et traducteur-ices).

tous les CE (y compris les anciens et les remplaçants, y compris les intérimaires) doivent ou peuvent suivre un cours de deux jours. En même temps, le niveau d'exigences des CE est passé de C à D. Lors de la conférence, la crainte a toutefois été exprimée concernant cette hausse des exigences qui peut amener des chicanes envers certains collaborateurs de longue date dont on voudrait se séparer.

Le cours pour CE a été présenté par la secrétaire syndicale SEV Sheila Belometti. Les conditions générales étaient tout à fait valorisantes : les participants ont visité pendant deux jours un hôtel de séminaire avec hébergement et repas complet, ainsi que, le troisième jour de formation, un autre site de nettoyage de manière autonome, afin de se faire une idée personnelle de la manière dont on travaille ailleurs. Le contenu de la formation était donc le suivant : la perception de soi, la communication, l'organisation du travail et la coordination, les relations avec la clientèle et les collègues, l'intervention collégiale, les réactions face à la numérisation et un échange d'expériences.

Les participant-es à la journée ont confirmé que chez Cleaning, avec l'appli « TCA » qui indique l'état de saleté de chaque voiture, les CE décident plus activement qu'auparavant selon la situation ce qu'il faut nettoyer à quel endroit. Avec la numérisation, il y a aussi un surcroît de communication écrite. Autre problème, les employés doivent parfois intervenir pour les CE.

Des tâches et de responsabilités supplémentaires pour lesquelles ils ne sont pas indemnisés.

Personnel temporaire

Il s'en est suivi une discussion avec le secrétaire syndical René Zürcher du team SEV sur la durée du travail et avec Christoph Geissbühler, président de la section TS Ostschweiz, sur les problèmes spécifiques du personnel temporaire comme le manque de soutien pour la formation continue. Parfois, il faut de nombreuses années avant que les CFF n'engagent ces personnes en fixe bien que, selon le règlement K 114.1, l'entreprise doit le faire en principe après deux ans. Dans la région Est, chez Cleaning, il ne semble guère possible pour les travailleurs temporaires d'être employés à 100%.

Le personnel temporaire n'a pas toujours un lieu de service fixe avec un vestiaire, et donc parfois les temps de trajets avant et après les tours de service ne sont pas octroyés correctement en tant que temps de travail. De plus ils ne reçoivent pas systématiquement deux paires de chaussures de sécurité par année, ni des allocations pour travaux pénibles pour le nettoyage des toilettes.

À la fin de la journée, des revendications ont été formulées et elles seront remises aux CFF. La prochaine journée SEV Clean, organisée par la RPV Zürich, aura lieu le 15 février 2025 sur les thèmes de la répartition et de la qualité.

TPG

Préavis de grève suspendu

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

Le comité SEV-tpg a pris la décision le 30 janvier, après avoir sondé les membres, de suspendre le préavis de grève déposé pour la journée du 31 janvier, et de commencer des négociations dans un nouveau cadre et avec de nouveaux interlocuteurs et nouvelles interlocutrices.

Un accord temporaire a été accepté par deux-tiers des membres sondés par le comité SEV-tpg. Les engagements préalables à l'ouverture de négociation faits par le magistrat de tutelle pour répondre aux revendications

du personnel ont été jugés suffisants pour suspendre le préavis de grève qui avait été déposé par le SEV et transfair pour le mercredi 31 janvier.

À la suite de ce dépôt, le conseiller d'État chargé de la mobilité avait convoqué les représentant-es du personnel des transports publics genevois (tpg) le 25 janvier. Cette convocation a rendu caduc le cycle de négociation prévu avec la direction.

Le magistrat de tutelle a proposé au SEV et à transfair, notamment, un nouveau cadre de négociation du 1er février au 24 mars 2024 avec trois membres du Conseil d'administration des tpg dont la nouvelle présidente et une délégation du collège de direction



Le préavis de grève au 31 janvier est suspendu provisoirement. Des négociations s'ouvrent jusqu'au 24 mars. Il n'y aura donc pas de grève d'ici là comme en octobre 2022 (photo).

(peut-être de nouvelles têtes).

En amont de ces négociations, le département des mobilités s'était engagé sur certaines revendications déposées par le personnel avec ces propositions :

- **Parking** : l'entrée en vigueur d'un nouveau règlement est repoussée au 1er janvier 2025, dans l'intervalle les organisations représentatives du personnel seront consultées sur les modalités de mise en œuvre ;
- **+2,5% de revalorisation salariale** : les salaires seront indexés de 1% dès le mois de février et « la dette » est supprimée. Pour les 1,5% manquants, la discussion doit avoir lieu lors du cycle de négociation avec la nouvelle présidente du CA. Aucun

autre engagement n'a été pris en amont à part celui de garantir dès le 1er février 2024 que le salaire brut mensuel minimum d'un-e employé-e tpg est de 5000 CHF (hors apprenties et stagiaires) ;

- **Postes à la réserve** : augmentation de 30 postes à la réserve soit +15 postes dès le 1er mars 2024 ; +15 postes dès le 1er mai 2024 ;

- **Suppression des tranches de conduite de + de 4 heures et réduction de l'amplitude des plages volitives** : pas d'engagement immédiat, mais la garantie est donnée que ces discussions auront lieu lors des négociations avec la présidente du CA pour qu'une solution soit trouvée avant le 24 mars 2024. Une étape in-

termédiaire aurait alors lieu le 19 août 2024 pour la mise en œuvre.

- **Horaires nocturnes** : un appel à volontaires sera lancé à partir du 8 février 2024 pour assurer les horaires nocturnes.

La suspension du préavis implique une réactivation possible en fonction des résultats des négociations. Le rapport de force demeure. « Nous continuons à maintenir la pression. Le préavis est suspendu, mais pas levé. Cela fait trop longtemps que nous attendons des gestes de la part des TPG sans rien obtenir » explique Aurélie Lelong, secrétaire syndicale au SEV. « Quel que soit le résultat des négociations, les membres SEV seront consulté-es ! » conclut-elle.

IMPRESSUM

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

Tirage: 8 653 ex. (total 32 416 ex.), certifié REMIP au 10 octobre 2023

Editeur: SEV, www.sev-online.ch

Rédaction: Michael Spahr (rédacteur en chef), Chantal Fischer, Markus Fischer, Veronica Galster, Anita Merz, Yves Sancey, Eva Schmid, 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: mutation@sev-online.ch, 031 357 57 57. Abonnement annuel pour non-membres: CHF 40.-.

Annonces: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Tiefenastrasse 2, 8640 Rapperswil; SEVzeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11, www.fachmedien.ch

Pré-presse: CH Regionalmedien AG, www.chmediafachmedien.ch

Imprimerie: CH Media Print AG, www.chmediaprint.ch

Le prochain journal paraîtra le 8 mars 2024.

Le délai pour les annonces est fixé au 26 février à midi, celui de l'agenda au 27 février à midi.

DÉCÈS

Leibundgut Siegfried; 1945; chef de train national, Biel/Bienne, PV Biel-Bienne.

Rapin Marcel; 1926; chef de train, Lausanne, PV Vaud.

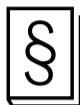
Studer Daniel; 1952; assistant technique, Baulmes, PV Vaud.

Thonney Irène; 1922; veuve de Charles, Yverdon, PV Vaud.

Tüscher Werner; 1956; collaborateur technique, Bienne, PV Biel-Bienne.

ANGLE DROIT

Vos droits face à la justice pénale: ordonnance pénale



Service juridique SEV
journal@sev-online.ch

Jean-Pierre a provoqué un accident de la route sur le chemin du travail avec sa voiture privée lors d'un moment d'inattention. Rien de très grave, bien heureusement, mais il a tout de même perdu la maîtrise de son véhicule. Quelques semaines plus tard, il reçoit un courrier recommandé du Ministère public qui rend une ordonnance pénale qui le condamne à une lourde peine pécuniaire. Jean-Pierre n'est pas d'accord, ni avec la sanction, ni avec les faits retenus. Il dispose d'un délai de dix jours pour faire opposition à cette ordonnance pénale.

C'est quoi, une ordonnance pénale ?

Prévue à l'art. 352 et suivants du Code de procédure pénale (CPP), l'ordonnance pénale constitue un mode de jugement simplifié. Elle peut intervenir lorsque les faits sont suffisamment établis et que l'auteur encourt une sanction qui est comprise dans la liste des sanctions compatibles avec cette procédure de jugement (art. 352 CPP). Le Ministère public rend une proposition de jugement qu'il communique au prévenu qui est libre de l'accepter en n'agissant

pas, ou de la refuser en y formant opposition dans un délai de dix jours. Passé le délai, elle est réputée acceptée et entre en force. On ne peut donc plus la contester.

Il arrive que les preuves ne soient pas administrées avant qu'une ordonnance pénale soit rendue (p.ex: les parties ne sont pas auditionnées), il est donc possible que l'autorité commette des erreurs factuelles ou juridiques, c'est la raison pour laquelle une possibilité de faire opposition existe.

Que peut faire Jean-Pierre ?

En cas de désaccord avec le descriptif des faits, la qualification juridique des infractions retenues, le prononcé des sanctions infligées ou la condamnation, il est possible de faire opposition. Le délai de dix jours commence à courir dès la réception du courrier recommandé ou dès le dépôt de l'avis de recommandé dans votre boîte aux lettres. **C'est un délai très court qu'il s'agit de ne pas rater.** L'opposition doit être transmise au ministère public, sous la forme d'un courrier recommandé, daté et signé. Elle n'a pas besoin d'être motivée par le prévenu qui s'y oppose, mais il est préférable de le faire en indiquant les points contestés et les motifs qui justifieraient de rendre une décision différente. Il est

aussi possible de demander à recevoir le dossier contenant les éléments ayant permis au ministère public de trancher en faveur de la sanction retenue. Si, à réception de ce dossier, on estime qu'une opposition n'est plus nécessaire, il est possible de demander à lever l'opposition, ce qui revient à l'acceptation du jugement initial.

Et après l'opposition, que se passe-t-il ?

Lorsqu'une opposition est formée, le Ministère public récupère le dossier et administre les preuves nécessaires au jugement. L'opposant est appelé à comparaître pour une audition.

Quatre voies sont possibles: (1) L'opposant ne se rend pas à l'audition. Alors, l'opposition est réputée retirée et l'ordonnance pénale entre en force; après l'audition: (2) le Ministère public choisit de maintenir l'ordonnance pénale et la transmette au tribunal de première instance qui va statuer sur la base des faits retenus dans l'ordonnance; (3) le Ministère public choisit de porter une accusation autre au tribunal de première instance; (4) le Ministère public choisit de classer la procédure (abandon de la condamnation). Dans les cas (3) et (4) le tribunal peut revoir la peine prévue dans l'ordonnance pénale et celle-ci peut être plus ou moins lourde qu'initialement.

PUBLICITÉ

Notre publicité pour le compte d'épargne Plus, qui vise à inciter à ouvrir un tel compte et qui est actuellement visible partout en Suisse, à la télévision, sur des affiches, en ligne ou encore dans des annonces, est peut-être un peu compliquée le cas présent, surtout en raison de l'utilisation de phrases longues. Mais le taux d'intérêt est top.

La pub est bof, mais pas le taux d'intérêt. En tant que membre du SEV, vous bénéficiez en outre de conditions attrayantes supplémentaires. Plus d'informations sur cler.ch/sev

* Ce taux d'intérêt correspond à un taux préférentiel (taux de base plus une prime sur certains nouveaux versements nets). La durée et les prérequis pour l'octroi de conditions préférentielles ne sont pas les mêmes suivant le type de compte (nouveau ou existant). Vous trouverez tous les détails sur www.cler.ch/compte-epargne-plus



Il est temps de parler d'argent.

Bank
Banque
Banca

CLER

OFFRES DE FORMATION

«Do you speak English?»

SEV. Veux-tu améliorer tes connaissances en anglais? Ou veux-tu apprendre à cuisiner à l'orientale? Ou veux-tu être plus fort lors de négociations? Cette année encore, le SEV t'offre une multitude de possibilités pour te perfectionner. A l'Ecole-club Migros, tu bénéficies d'un rabais de 5% sur tous les cours.

Chaque membre SEV a le droit de participer à un cours de l'institut de formation des syndicats Movendo.

Tu trouveras toutes les offres et les liens pour t'inscrire aux cours sur notre site Internet : www.sev-online.ch/fr/deine-vorteile/formation/

SOUS-FÉDÉRATION RPV

Comité central

Service de presse de la sous-fédération RPV. La commission centrale (CoCentr) et la commission de gestion (CG) se sont rencontrées le 2 février 2024 pour une séance ordinaire à Buchs SG.

La Cocentr a discuté de diverses newsletters, entre autres celles des CFF et de CFF Cargo ; **Cargo Flash du 10 janvier 24** : les CFF travaillent parallèlement au renouvellement du trafic voyageurs et misent pour cela sur les partenariats, une production ferroviaire optimisée ainsi qu'une technologie moderne. Le message adopté par le Conseil fédéral le 10 janvier 2024 montre la manière dont il veut renforcer le transport ferroviaire des marchandises sur le plan technique, financier et organisationnel. Il fait en outre une proposition sur la structure des futures conditions-cadres du trafic par wagons isolés (TWI) et son soutien financier.

Les thèmes suivants ont été discutés par la CoCentr : effectif des membres de la RPV (1170), recrute-

ment et actualités des sections. Section RPV Südostschweiz : le 22 février 24 se déroule à Buchs SG une visite du SEV organisée par la LPV. **Comptes annuels 2023, budget 2025 et sécurité** ; l'accident professionnel mortel d'un collaborateur de CFF Cargo à Bern Weyermannshaus a beaucoup touché la Cocentr.

Le mandat de vice-président central a été maintenant repris par C. Eichenberger. Le responsable du recrutement de la sous-fédération RPV est R. von Däniken.

Affaires syndicales : la déclaration de confidentialité et de protection des données a été signée par la CoCentr et la CG.

Rapport de la commission de gestion : les comptes ont été vérifiés et déclarés en ordre. La CG rédigera un rapport pour l'AD 2024 et recommandera à cette dernière d'accepter les comptes de la SF RPV. Des remerciements pour le travail effectué ont été adressés au caissier central ainsi qu'à la commission centrale.

COLLABORATION CFF-BLS

Communication défailante

Yves Sancey
yves.sancey@sev-online.ch

En fin de matinée, le 31 janvier, le BLS et les CFF étaient fiers de communiquer simultanément le développement de leur coopération qui se traduira, à partir de décembre 2025 par une nou-

velle ligne IR56 Bienne-Delémont-Bâle. Une « bonne nouvelle » selon le communiqué pour les voyageurs-euses qui bénéficieront désormais d'une cadence semi-horaire attrayante sur cet axe.

Le problème, c'est que les principaux intéressés, celles et ceux qui

conduisent déjà les trains sur cette ligne pour les CFF, n'ont appris la nouvelle que par la presse. Le SEV n'a été prévenu par les CFF qu'environ une heure avant que l'information ne soit rendue publique. Malgré le principe « OneSBB » prôné, on peut avoir l'impression que la division Marché voyageurs a conclu un accord avec BLS et a ainsi placé la division chargée de conduire ces trains, Production voyageurs, de même que les partenaires sociaux, devant le fait accompli.

La réaction des mécaniciens de locomotive n'a pas tardé et elle s'est traduite par l'envoi de trois lettres des sections SEV-LPV de Delémont, Bienne et Bâle au directeur régional romand des CFF. Du côté de Bienne, on se plaint « que les CFF informent leur personnel par communiqué de presse ». On juge cela d'autant plus « inacceptable » que « ce genre de décision aura des conséquences sur l'emploi ». Pour cette section, cette manière de communiquer « traduit l'estime que les CFF ont pour leur personnel et met à mal la confiance entre

nous et notre employeur ». Du côté de Delémont, la section sidérée fustige également « l'absolu mépris avec lequel » les CFF communiquent « de potentielles suppressions de poste au sein du dépôt de Delémont ». Cette manière de faire « ternit le lien de confiance », déplore-t-on.

Au-delà de la forme jugée inappropriée au partenariat social que les CFF se sont engagés à respecter, c'est le fond qui choque et inquiète. Du côté de Bienne, on craint des pertes de prestation qui se traduiront par une diminution quantitative du travail, mais aussi une plus grande monotonie. Du côté de Delémont, on craint également qu'avec un train sur deux qui ne sera plus exploité par les CFF, l'emploi soit « particulièrement mis en danger ». Dans la presse, le BLS a annoncé qu'il « a besoin d'environ 20 mécaniciens de locomotive supplémentaires pour les nouveaux trains Interregio ». Cela signifie-t-il 20 suppressions d'emploi aux CFF ou des transferts? La Régie fédérale ne communique rien à ce sujet et laisse ses employé-es dans l'inquié-

manière de distribuer les amendes. Alliance SwissPass a ici une opinion résolument différente qui s'appuie sur les tarifs.

A la police des transports, on a constaté dans la comparaison des salaires que, dans certains lieux et certains cantons, il y a lieu d'agir. Le SEV voit une solution avec une allocation adaptée au marché.

Dès le 8 mars, les actuelles centrales de contrôle TCC Centre, Helpdesk Matériel roulant, Direction du réseau, et les postes de commandement Intervention et Police des transports (en partie seulement car le reste demeure à Olten) déménageront dans la nouvelle centrale de trafic ferroviaire au Bollwerk 10. Les collègues sont satisfaits de ce changement car ainsi les postes de travail à Bern Bollwerk sont garantis à moyen terme. Le nouveau mobilier, le nouvel équipement informatique, de même que l'emplacement idéal au Bollwerk, contribuent largement à un niveau de satisfaction élevé.

BRANCHE AS TRAFIC VOYAGEURS

Ombre et lumière

Service de presse de la branche AS P. Lors de notre première séance de l'année 2024 nous avons abordé différents thèmes qui nous préoccupent depuis longtemps.

Pour les conseillers à la clientèle qui, avant, vendaient des voyages internationaux avec passion et enthousiasme, le conseil et la vente de ces voyages internationaux sont devenus synonymes de frustration. Il existe même une brève formation sur le thème « Comment gérer les changements lors des entretiens avec la clientèle, avec les nouveaux systèmes de vente ». En d'autres termes, comment puis-je dire à mes clients qu'ils ne peuvent plus faire leurs réservations chez nous, et leur indiquer où ils peuvent tout de même trouver l'offre souhaitée.

Nous demandons des informations sur l'avancement des négociations sur le projet « European Rail Ticketing » en espérant que nous n'aurons pas perdu tous nos clients entretemps. S'ajoute à cela le fait

que Nightjet occasionne beaucoup de goodwill avec sa politique de prix agressive. Les chemins de fer fédéraux autrichiens augmentent les prix des trajets dans leurs Nightjets. C'est aussi le cas pour les trajets au départ de Zurich et Bâle. Parallèlement, la qualité et la stabilité de l'horaire sont en baisse. Les nouveaux trains ont apparemment des défauts de jeunesse importants et des lacunes au niveau de la qualité.

Un autre sujet d'énerverment est la discussion dans les médias au sujet de l'obligation d'acheter un billet et la complaisance. Il faut cesser de distribuer des amendes aux passagers qui n'ont pris leur billet qu'en montant dans le train. La Confédération le dit clairement, selon l'Office fédéral des transports il est permis d'acheter son billet peu après le départ. Malheureusement, ce thème se répercute sur le personnel. Il est urgent de clarifier la situation et les CFF doivent prendre position sur l'obligation d'acheter un billet et la

PV VALAIS

Fête de Noël de la section

Jacques Sebban. C'est par un temps peu maussade que nous nous sommes retrouvés en ville de Martigny le 14 décembre 2023 pour notre traditionnel repas de Noël. Nous étions une cinquantaine et à défaut de soleil à l'extérieur, l'ambiance dans la salle

était au beau fixe. En plus des jolies tables mises en place et décorées par notre équipe, le repas de midi concocté par notre traiteur s'est révélé somptueux, sans parler des desserts qui étaient époustouffants ! Après ces agapes, une tombola animée a

suivi et la plupart d'entre nous ont pu regagner leurs foyers avec un ou plusieurs lots. On s'est beaucoup divertit et on espère bien recommencer. Merci à tous les participants pour les rires et l'atmosphère chaleureuse de cette journée.



LDD

Sections

1.3. LPV de Delémont

Assemblée Générale ordinaire.

Le 1^{er} mars à 13h45 se tiendra l'AG annuelle de la section SEV-LPV de Delémont, dans le bâtiment de service, salle de cours.

L'ordre du jour comporte, notamment, la révision générale des statuts de la section ainsi que deux propositions à soumettre à l'assemblée des délégués de la LPV portant sur les interruptions de travail ainsi que sur la planification annuelle. Par ailleurs, une discussion plus large sur l'avenir de la planification annuelle ainsi que du trafic régional dans le Canton du Jura est prévue.

Un dîner est prévu avant l'AG, merci de vous annoncer au président par mail avant le 25 février.

Le comité

16.3. SEV-BAU Arc-Jurassien

Assemblée générale.

Vous êtes cordialement invitées à l'assemblée générale qui aura lieu le samedi 16 mars 2024 10h15 à la maison de la fête des vendanges, rue Rouge-Terre 12, 2068 Hauterive. Pour des raisons d'organisation merci de vous inscrire auprès du secrétaire de section à sevbaud@bluewin.ch d'ici le 8 mars 2024.

Pour le comité de section Daniel Hauri.

16.3. TS Romandie

Assemblée générale ordinaire.

10h à Lausanne, Espace Dickens, Av. Charles Dickens 4 (à côté du secrétariat régional SEV) suivi d'un repas au restaurant Bella-Vita. Nous avons le plaisir d'accueillir Matthias Hartwich, Président du SEV. Votre présence nous honorerait également.

L'ordre du jour se trouve sur l'invitation envoyée à tous les membres de

la section ainsi que sur le site : www.sev-ts.ch/fr/regions/romandie/dates/
Inscription jusqu'au 8 mars par e-mail : bruno.ryf@sev-ts.ch ou tél: 079 326 93 51.

Retraité-e-s

12.3. PV Valais

Assemblée générale.

Dans la salle communale de Martigny à 10h30.

Suite à l'assemblée, la section aura le plaisir de vous offrir un apéritif suivi d'un succulent repas au prix imbattable de Frs. 30.- (repas, boissons et cafés inclus). Nous espérons une forte affluence. Inscriptions via le bulletin reçu ou au no de téléphone 079 872 38 37 ou par mail pv.vv@bluewin.ch jusqu'au 7 mars 2024 au plus tard. Des informations figurent également sur notre Homepage www.sev-pv.ch/wallis-valais.
Votre comité

25.3. PV Fribourg

Assemblée générale de printemps.

Elle aura lieu lundi 25 mars à Grolley, à l'Auberge de la Gare, à 10h15. L'ordre du jour sera distribué sur place. Les diplômes d'honneur et les distinctions seront remis aux jubilaires. Nous aurons le plaisir d'accueillir Toni Feuz, secrétaire syndical en charge des retraités SEV.

L'assemblée sera suivie d'un repas auquel vous êtes conviés avec votre conjoint/e, la caisse de section prenant en charge les repas, les eaux minérales et le café. Le vin et les autres boissons sont à régler directe-

ment au personnel de service. Le menu est composé d'une salade de saison, d'un émincé de veau aux fines herbes, de nouilles au beurre et légumes, et d'une tartelette au vin cuit.

Veillez annoncer votre participation, avec votre conjointe/conjoint/partenaire, en précisant les noms et prénoms au secrétaire : Jean-Louis Scherz, soit par e-mail : jlscherz@bluewin.ch ou SMS ou tél au no 079 252 02 51
Dernier délai: vendredi 15 mars, 12h.

26.3. PV Neuchâtel

Assemblée de printemps.

A l'Hôtel des Communes, Les Geneveys-sur-Coffrane.

11h30 apéritif. 12h15 repas. 14h30 assemblée.

Tous les détails suivront dans la presse syndicale, ainsi que l'inscription au repas.
Votre comité

Dates 2024 PV Vaud

Dates manifestations de la section SEV PV Vaud pour 2024.

Merci d'inscrire dans vos agendas la date des activités de la section :

Judi 18.04., de 14h à 17h, Assemblée des membres, Maison de Peuple, Lausanne Mercredi 19.06., Concours de pétanque, Mémorial René Guignet, à Cossonay

Judi 05.09., Journée de marche

Judi 17.10., course de la section
Judi 05.12., Noël de la section, à la salle du Cazard, à Lausanne.

Toutes ces activités feront l'objet d'une annonce en bonne et due forme dans le journal SEV, via les adresses électroniques connues et dans l'agenda SEV Online.

Agenda 2/24

CoPe
CFF

ÉLECTIONS COPÉ

Annonce ta candidature d'ici le 11 mars au SEV

Jürg Hurni/Markus Fischer
juerg.hurni@sev-online.ch

CFF et CFF Cargo ont lancé les élections partielles dans les commissions du personnel. Nous recherchons des candidat-es pour ces sièges vacants dans les CoPe et ces circonscriptions électorales :

- **CoPe Division Marché Voyageurs:** Marché Support (1 siège).
- **CoPe Surface Marché Voyageurs:** Marché VS/VGB Zurich (2 sièges); RIDA (1 siège).

- **CoPe Division Production Voyageurs:** UHR (1 siège).
- **CoPe Surface Infrastructure Production Voyageurs:** Production

UHR-Ateliers de Bellinzone (1 siège); UHR-Centres d'entretien Zurich (1 siège); UHR-Ateliers Olten (1 siège); UHR-Ateliers Biel/Bienne (1 siège); Support Bellinzone & Pollegio (1 siège); UHR-Centres d'entretien Genève (1 siège); UHR-Centres d'entretien Helpdesk et Diagnostic des véhicules (1 siège); UHR-Centres d'entretien Oberwinterthur (1 siège); UHR-Ateliers Yverdon (2 sièges); Assistance clientèle EST (1 siège); Production STP (1 siège).

- **CoPe Division Infrastructure:** circonscription électorale Disponibilité et entretien (VU) (1 siège).
- **CoPe Surface Infrastructure: Horaire et Exploitation (FUB):** Support (1 siège); Conduite de l'exploita-

tion Région Ouest (1 siège); Conduite de l'exploitation Région Centre (1 siège); **Disponibilité et entretien (VU):** Région Ouest (1 siège); Région Centre (1 siège); Région Sud (1 siège); Surveillance (1 siège); Support (1 siège).

- **CoPe Division Immobilier et Unités centrales:** circonscription électorale Unités du Groupe (1 siège).
- **CoPe Surface Immobilier / Facility Management:** circonscription électorale IM-FM Centre (1 siège).
- **CoPe Surface CFF Cargo:** Aarepark (2 sièges); Est (1 siège); AM (1 siège).

Qui peut poser sa candidature ?

Pour pouvoir poser sa candidature,

il faut travailler dans une circonscription électorale concernée et être soumis à la CCT CFF / CFF Cargo, avoir un contrat de travail de durée illimitée et avoir terminé le temps d'essai, et enfin travailler au minimum à 50%

Comment puis-je poser ma candidature comme membre SEV ?

Les membres SEV n'ont pas besoin de récolter des signatures s'ils sont proposés par le SEV. Les membres SEV intéressés peuvent s'annoncer **le plus rapidement possible, mais au plus tard le 11 mars** auprès de la présidence de leur sous-fédération SEV ou directement auprès du secrétaire syndical :

- **Trafic voyageurs:** Jürg Hurni, juerg.hurni@sev-online.ch

- **Infrastructure:** Urs Huber, urs.huber@sev-online.ch
- **KB/IM:** Susanne Oehler, susanne.oehler@sev-online.ch
- **Cargo:** Philipp Hadorn, philipp.hadorn@sev-online.ch

Pourquoi se porter candidat ?

Le travail des CoPe est important, car elles veillent, avec le syndicat, à ce que les règles de la CCT soient correctement respectées et appliquées. De plus, les membres des CoPe peuvent aborder les préoccupations de leurs collègues directement avec les chefs. Les membres CoPe sont en contact avec beaucoup de collègues et ont une vision approfondie de ce qui se passe dans l'entreprise. *Plus d'informations sur Intranet CFF / CFF Cargo.*

TL - LAUSANNE

Mobilisé·es pour leurs conditions de travail

Yves Sancey. À l'appel du Comité SEV-tl, une bonne centaine de collègues des Transport publics lausannois (tl) se sont réunies le vendredi 9 février à la salle du Cazard à Lausanne pour montrer leur détermination à obtenir de meilleures conditions de travail, notamment concernant les horaires.

Ils et elles espèrent que leurs revendications seront entendues et intégrées dans la nouvelle CCT dont les négociations commenceront en septembre. Des séances préparatoires auront lieu prochainement.

Le comité peut compter sur le soutien de sa base afin de faire valoir leur volonté d'améliorer les salaires, les horaires (baisse des amplitudes notamment) et d'obtenir une amélioration significative de la conciliation vie privée vie professionnelle. La présence massive des collègues des tl indique déjà leur forte combativité.

Pour renforcer le comité, deux collègues conducteurs de bus ont été élus à l'unanimité: Léa Mivelaz et José Antunes.



Les deux nouveaux membres du comité: Léa Mivelaz et José Antunes.

l'assemblée générale de lancer une pétition pour prévenir la direction que si de tels changements de journée devaient se reproduire, il y aurait une réaction immédiate du personnel sous forme d'une assemblée extraordinaire qui décidera de mesure de luttes.


La base a fait part de son très fort mécontentement quant à la manière dont les tl ont changé massivement les horaires – mille journées – sans concertation.

L'assemblée a décidé de lancer une pétition pour prévenir la direction que si de tels changements de journée devaient se reproduire, il y aurait une réaction immédiate du personnel sous forme d'une assemblée extraordinaire qui décidera de mesure de luttes.



RÉFÉRENDUM CONTRE EFAS

Santé publique en danger

 **Eva Schmid**
eva.schmid@sev-online.ch

Le « Financement uniforme des prestations », abrégé en allemand par EFAS, représente la dernière réforme de la Loi sur l'assurance (LaMal). À l'avenir, les traitements stationnaires et ambulatoires devront être financés de manière uniforme afin d'éviter des irrégularités dans le système. Ce qui peut paraître raisonnable à première vue a de graves répercussions. Le plafonnement actuel de la contribution aux soins de longue durée en cas de séjour dans une maison de retraite pour les personnes âgées a été supprimé pour les payeurs de primes et les résidents. Avec EFAS les primes vont augmenter, la pression s'accroîtra encore sur le personnel de santé déjà surchargé et la qualité des soins en pâtira. C'est pourquoi le SSP a lancé un référendum contre cette réforme.

Les traitements ambulatoires sont moins coûteux et doivent être encouragés, voire privilégiés par rapport aux traitements hospitaliers afin d'éviter des irrégularités dans le système. Depuis vingt-cinq ans, c'est l'objectif de la plus grande réforme de l'assurance obligatoire des soins (AOS). Ce qui peut paraître raisonnable à première vue a en fait de profondes répercussions : en effet, avec cette nouvelle répartition

des coûts, EFAS transfère la responsabilité des cantons aux caisses-maladie et veut payer dorénavant les prestations de l'AOS selon une clé unique. Deux limitations de coûts importantes disparaissent notamment en ce qui concerne les maisons de retraite et de repos : désormais les cantons ne sont plus responsables des coûts résiduels pour le financement des soins. Par ailleurs, la limitation de la quote-part tombe. Ainsi, les cantons se déchargent de leur responsabilité pour une grande part du système de santé : les soins pour les personnes âgées.

En parallèle, cette réforme du système donne aux caisses maladie un énorme pouvoir. Avec EFAS, elles devraient désormais gérer les 11 milliards supplémentaires issus des impôts et décider qui recevrait de l'argent pour les prestations de soins et les opérations. Les conséquences de ces nouvelles économies dans le système de santé seraient désastreuses : l'orientation vers le profit se poursuivrait, les cantons économiseraient davantage, tandis que dans les hôpitaux publics, les maisons de retraite et pour Spitex, le financement pour les soins médicaux de base n'augmenterait en aucun cas avec EFAS.

Augmentation des primes antisociale et qualité en baisse

Ce transfert de la prise en charge des coûts des cantons vers les payeurs de primes devrait provoquer aussi bien une forte augmentation des primes, mais également de la participation aux

coûts. En effet, avec EFAS, les coûts des soins de longue durée (Spitex, maisons de retraite), qui augmentent rapidement pour des raisons démographiques, devraient être financés par les payeurs de primes et non plus par les cantons. Ainsi, les primes payées par tête augmentent et la partie financée par les impôts tombe. Si les personnes aisées ne sont pas concernées, cela se traduirait par une pression énorme pour les personnes aux revenus faibles ou moyens. C'est totalement antisocial et contraire à tout esprit de solidarité, comme c'était à l'origine de la LaMal.

Les partisans de l'EFAS vantent l'efficacité du nouveau système qui pousse les soins intégrés. Or, ceci serait tout à fait possible avec le système de financement actuel et ne nécessite aucun changement dans les coûts des soins. Avec une augmentation des primes de caisse maladie, la pression des coûts s'intensifierait dans le système de santé. On se concentre davantage sur des considérations économiques que sur les besoins des patient-es, notamment âgés. Pour eux, cela engendrerait une perte de qualité.

Pression supplémentaire sur le personnel

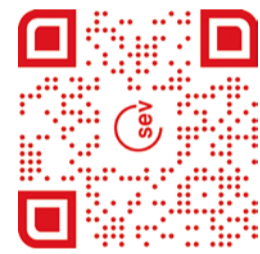
Depuis des années, la pression exercée sur les professionnels de la santé est énorme et beaucoup quittent cette profession aujourd'hui. S'il faut économiser, cela se fait sur le dos du personnel et des salaires. EFAS ne procure aucun soulagement, mais dégrade les conditions de travail du personnel et compromet ainsi la santé et la

sécurité des patient-es. Désormais, il faudra en traiter toujours plus, en encore moins de temps. Cela implique non seulement du stress pour le personnel, mais également un risque en matière de sécurité.

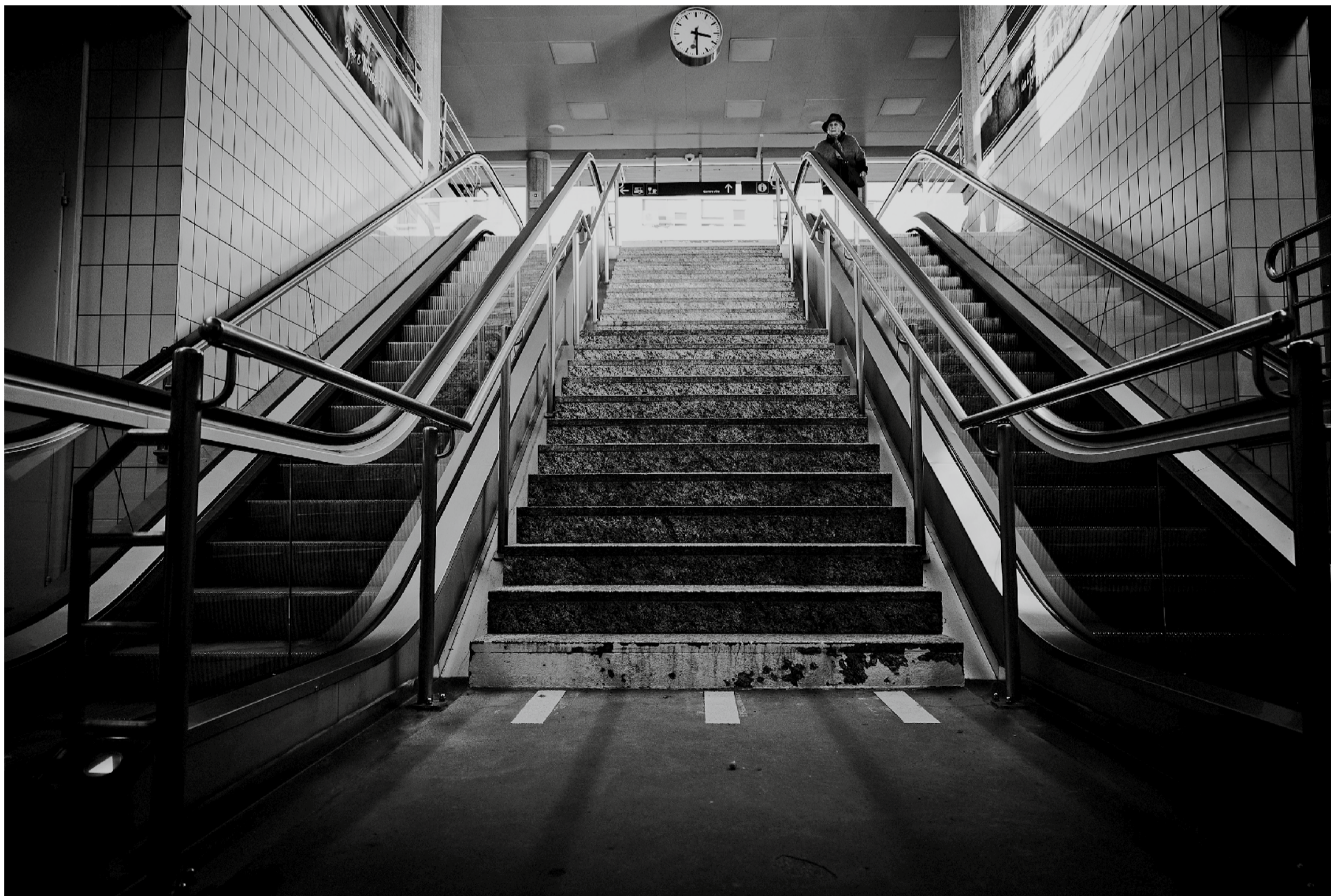
La santé en danger

EFAS va encore accroître cette tendance – au détriment du système de santé publique actuel qui fonctionne bien, et de la société. Si nous regardons chez nos voisins européens, nous pouvons voir où EFAS nous mènera tôt ou tard : à un système de santé où – pour autant qu'on ne paie pas de sa poche – il faut attendre pendant des mois pour bénéficier d'un traitement adéquat ou d'une intervention nécessaire – alors que les primes augmentent et les conditions de travail dans le domaine de la santé se détériorent. Pour toutes ces bonnes raisons : signez le référendum pour dire NON à EFAS!

stop-efas.ch



Signez le référendum et scannez le QR-Code pour recevoir de plus amples informations.



LA GARE DE SION FIGÉE

Mathilde Bonvin

Usuellement, sur les photos de gares, on retrouve une foule de monde. Il y a des fois, il vaut mieux prendre son temps, se positionner au bon endroit et observer. Il ar-

rive, alors, ce moment magique et on le capture. L'instant est figé. La beauté d'arrêter le temps qui normalement défile à grande vitesse dans cet endroit. Il y a cette im-

pression de calme dans ce monde perpétuellement en mouvement. Retrouvez d'autres photos de Mathilde Bonvin sur : www.instagram.com/mathilde___photographie

?

QUIZ

Es-tu
incollable?**1. Quelles sont les quatre valeurs fondamentales du SEV?**

- Solidarité, partenariat, démocratie et respect.
- Respect, transparence, démocratie et solidarité.
- Liberté, égalité, fraternité et humanisme.

2. Celui qui n'est pas d'accord avec une ordonnance pénale doit ...

- faire opposition dans les 10 jours à compter de la réception de la lettre recommandée.
- faire opposition oralement après l'audience.
- ignorer l'avis de retrait de la poste et attendre une nouvelle notification.

3. Le référendum a été lancé contre EFAS parce que ...

- une augmentation des primes risque de se produire en cas de baisse de la qualité et que la pression sur le personnel augmente.
- le système de santé sera numérisé avec EFAS.
- avec EFAS, les prestations obligatoires sont supprimées de l'assurance de base.

4. Un oui à l'initiative pour une 13^e rente AVS est important parce que ...

- le Conseil fédéral s'y oppose.
- l'AVS suffit de moins en moins pour vivre.
- l'imposition individuelle est introduite en même temps.

Tu peux participer en envoyant ta réponse avec la solution et tes coordonnées d'ici le **mardi 27 février 2024**.

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

Solution du quiz N°1/2024:

c/b/a/c

C'est **Franco Caroselli**, à Brienz, membre de la VPT Zentralbahn, qui remporte **une carte cadeau des CFF d'une valeur de 40 francs**.

SUR LES TRACES DE ...

Markus Gehring,
assistant clientèle
Gare

Eva Schmid
eva.schmid@sev-online.ch

Dès la fin 2023, selon la loi sur l'égalité pour les handicapé-es, les transports publics devraient être accessibles à tous. Si cela n'est pas le cas, les assistants clientèle Gare comme Markus Gehring entrent en jeu. Si une personne à mobilité réduite a annoncé son voyage au préalable, notre collègue se trouve sur le quai prêt à intervenir, au plus tard 10 minutes avant le départ du train, afin de procéder aux manipulations nécessaires pour aider la personne à monter dans le train, descendre ou changer de train. Ce travail demande de la minutie, de la sensibilité vis-à-vis de la personne à aider, et parfois aussi une bonne carapace. Markus Gehring est organisé au SEV déjà depuis son apprentissage d'agent du mouvement. Depuis 2023, il s'engage en tant que délégué de la sous-fédération SEV AS et il est membre du comité de branche Trafic voyageurs.

Dans le local du personnel des CFF de la gare principale à Berne, Markus prend connaissance des prochains mandats qui lui parviennent par le biais d'une appli spéciale sur son téléphone portable de service. Une personne en fauteuil roulant électrique a annoncé son voyage auprès du call center Handicap des CFF. Markus met sa veste orange qui lui permet d'être identifié en tant qu'assistant clientèle Gare et se rend sur le quai.

Mobilift jaune

Il va chercher le Mobilift jaune et le manœuvre d'une main experte jusqu'à l'endroit où doit s'arrêter la voiture avec une place prévue pour les fauteuils roulants. Un instant plus tard, sa cliente arrive. Ils se sont déjà rencontrés lors de précédents voyages. Ils se saluent cordialement. Malgré la foule sur le quai, ils prennent le temps d'une brève discussion. Pendant ce temps, la cliente monte sur le lift. Il faut attendre que tous les voyageurs soient descendus et que l'entrée soit libre. Ensuite, Markus place le lift à l'endroit précis devant la porte de la voiture et le monte à la bonne hauteur afin que la cliente puisse rouler facilement dans le train. Le processus ne dure que quelques minutes et, déjà, la cliente se trouve dans le train à la place réservée aux fauteuils roulants, qui a été auparavant libérée pour elle. Le train démarre et Markus remet le lift à sa place. Un coup d'œil sur son appli lui indique le prochain mandat. Cette fois, il doit utiliser une rampe pliable pour permettre à une cliente avec un scooter électrique de monter dans le train.

«J'aime bien aider les personnes à mobilité

réduite à monter, descendre et changer de train. C'est un travail utile.»

Écriture et musique

Si on lui demande quels sont les défis dans le quotidien d'un assistant clientèle Gare, Markus a plein de choses à raconter: «Les autres voyageurs voient tout de suite à ma veste orange que je travaille aux CFF. Alors ils pensent: 'Ce Monsieur peut sûrement m'aider et répondre à toutes mes questions au sujet de mon voyage en train.' Cela peut amener des situations où il faut savoir faire preuve de tact et, parfois, on a besoin d'une bonne carapace. Surtout lorsque certains voyageurs manquent totalement de considération envers les autres personnes.»

L'écriture et la musique – deux grands hobbies de Markus – l'aident à digérer de telles expériences et lui apportent l'équilibre nécessaire pour se détendre après un travail souvent exigeant. «Grâce à cela, je ne reste pas sur de mauvaises expériences.»

Syndicaliste et médiateur

Concernant ses nombreuses années au SEV et tous les mandats qu'il a assurés, Markus confie: «Nous avons une CCT exceptionnelle; c'était pour moi une raison suffisante pour adhérer au SEV». Notre collègue est membre SEV depuis son apprentissage d'agent du mouvement. Il sait d'expérience qu'un bon soutien syndical peut être précieux. Par le biais d'un collègue, l'année passée Markus a intégré le comité de branche Trafic voyageurs. «J'ai constaté qu'avec mon bagage et mes expériences variées je pouvais intervenir en tant que médiateur et faire ainsi bouger les choses.» Grâce à sa compréhension des déroulements administratifs et à sa bonne éloquence, il peut représenter avec conviction les besoins de ses collègues dans le comité de branche. En même temps, il trouve les bons mots pour faire comprendre à ses collègues les positions du comité. Markus fait constamment de la médiation entre des mondes opposés – en tant qu'assistant clientèle Gare entre les voyageurs avec et sans mobilité réduite, et en tant que syndicaliste entre les collègues et le comité de branche.

Remarque

La rédaction a accompagné Markus Gehring en décembre 2023 dans son travail d'assistant clientèle Gare. Entre-temps, il a changé d'emploi. Il est maintenant employé chez RIDA Argent et papier Est.

ÉCHELLE

Bertschy

