



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

Discours du président du SEV Giorgio Tuti le 3 juin 2019 au Kursaal de Berne – le texte prononcé fait foi

Festrede von Giorgio Tuti, Präsident SEV am 3.Juni 2019 in Kursaal Berne – gilt das gesprochene Wort

Madame la Conseillère fédérale Simonetta Sommaruga,

Mesdames et Messieurs les Conseillers aux Etats et les Conseillers Nationaux

Mesdames et Messieurs les représentants des autorités politiques,

Mesdames et Messieurs les représentants des entreprises de transport et partenaires sociaux,

Mesdames et Messieurs les partenaires commerciaux,

Mesdames et Messieurs les collègues des syndicats Suisses et Européens,

Chères et chers collègues du SEV

Nous célébrons aujourd'hui un anniversaire particulièrement marquant : les 100 ans du SEV, le Syndicat du personnel des transports.

Comme il se doit, nous avons publié pour l'occasion un livret de 100 pages qui retrace l'histoire du SEV de manière remarquable et dans les moindres détails. Si ce n'est déjà fait, vous pourrez l'obtenir au cours de la soirée et le lire plus tard, lorsque vous trouverez le temps. C'est pourquoi je n'aborderai ici que deux ou trois, ou peut-être quatre éléments de nature historique.

Dans le rail, il existait des associations professionnelles bien avant 1919. Et ces diverses associations professionnelles ont tenté de se fédérer au sein d'une association unitaire bien avant 1919.

Mais elles n'y sont pas parvenues du premier coup. Il a fallu la grève générale de 1918 pour y arriver. Les cheminotes et cheminots ont joué un rôle très actif et important dans cette grève, puisque pendant trois jours aucun train n'a circulé en Suisse. La Suisse avait aussi mobilisé l'armée contre les grévistes. Et il y a eu aussi des morts.

Chers invités, chers collègues, je veux le dire clairement : ça ne doit plus jamais se répéter ! Plus jamais !

Environ une année après la grève générale, les associations professionnelles se regroupaient en syndicat unitaire, avec la conviction qu'en agissant ensemble, de manière solidaire et coordonnée, elles lutteraient plus efficacement pour la défense de conditions de travail et de vie décentes. Le SEV était né !

Les trois décennies qui ont suivi ont été marquées par de violents conflits. La loi de 1927 sur les fonctionnaires leur a garanti les adaptations de salaire obtenues à l'époque de la grève générale, mais elle contenait également des restrictions très problématiques du droit de grève et du droit d'association.

Durant la crise des années 30, le SEV et les syndicats du personnel de la Confédération ont dû mener une véritable et dure lutte contre la politique de réduction des salaires menée par le conseiller fédéral Jean-Marie Musy, dont les sympathies pour le fascisme n'étaient un secret pour personne. Entre 1918 et 1945, dans les entreprises de transport concessionnaires, le SEV a dû recourir assez souvent à la grève, en dernier recours.

Contre la crise et contre les tendances antidémocratiques, les syndicats sont parvenus à former une large coalition. Mais ce n'est qu'après la défaite des forces fascistes en 1945 que la voie fut enfin libre pour l'essor de l'état social.

Durant la période de haute conjoncture qui a caractérisé les trois décennies au sortir de la 2<sup>e</sup> guerre mondiale, des catégories entières de travailleurs ont accédé pour la première fois à un certain bien-être et à une relative sécurité sociale.

Avec la crise au milieu des années septante, la sensibilité pour les questions écologiques s'est développée, avec pour conséquence la mise en œuvre de grands projets visant à étendre le rail, comme Rail 2000 et la NLFA.

Mais à partir des années 80, d'autres forces politiques sont montées en puissance, qui ont radicalement remis en question les acquis fondamentaux des syndicats, comme les assurances sociales et le service public. C'est la raison pour laquelle le SEV a dû reprendre et intensifier sa lutte pour la défense de ces acquis sociaux. Ce combat s'est poursuivi dans le cadre de la réforme des chemins de fer qui, dans les années 90, a entraîné des suppressions d'emploi massives.

>>>>

Dank dem Contrat Social – d.h. keine Kündigungen bei Reorganisationen – konnte dieser Abbau einigermaßen sozialverträglich abgefedert werden. Schmerzhaft war es aber allemal.

Ab 2001 hielt der GAV im öffentlichen Verkehr Einzug. Nach langen und zum Teil hart geführten Verhandlungen mit Mobilisierungen und Aktionen des SBB Personals trat der erste GAV SBB am 1. Januar 2001 in Kraft.

Bei den konzessionierten Transportunternehmen (KTU) wurden die Personalreglemente in den folgenden Jahren ebenfalls in GAV umgewandelt. Heute zählt der SEV rund 75 GAV in seinem Inventar. Es sind betriebliche, kantonale und nationale GAV in den verschiedenen Branchen, die der SEV mit überdurchschnittlich hohen Organisationsgraden abdeckt: Bei Bahnen, Bussen, Schifffahrt, Touristik und Flugverkehr.

Dazu kommt, dass der SEV kürzlich mit Syndicom und Unia die Allianz FAIRLOG lanciert hat. Ein gewerkschaftliches Aufbauprojekt in der Logistik und im Strassengütertransport, um einerseits den gewerkschaftlichen Aktionsradius zu erweitern und um sich andererseits auf die zukünftigen Entwicklungen und Veränderungen vorzubereiten, die auch durch die Digitalisierung

und Automatisierung vorangetrieben werden, und um sich als Verkehrsgewerkschaft klar zu positionieren.

Der SEV hat sich in den letzten 20 Jahren sehr stark verändert. Bis in die letzten Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts sah er sich als Berufs- und Beamtenverband eher als atypische Gewerkschaft, die vor allem auf politischer Ebene agierte. Für die Arbeitsbedingungen sorgte bei den SBB das Beamtengesetz und bei den KTU die Lohnsystematisierung.

Heute definieren wir mit den jeweiligen Unternehmen die Anstellungsbedingungen für das Personal. Wir haben gelernt Verhandlungspositionen zu erarbeiten, Verhandlungen zu führen, zu mobilisieren und falls nötig Kampfmassnahmen zu ergreifen. Und wir machen das gut, nicht zuletzt, weil wir in unseren seit 100 Jahren kaum veränderten Strukturen eine ausgeprägte Basisdemokratie leben.

Die Tradition, politisch aktiv zu sein, hat der SEV aber beibehalten. Nach wie vor setzt er sich für den öffentlichen Verkehr und für einen starken Service public ein. Und dies nicht nur in der Schweiz, sondern auch in Europa.

Das erklärt auch unser verstärktes Engagement in der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) und in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF).

Ebenso zum Kerngeschäft gehört unser Einsatz im Rahmen des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes für die soziale Sicherheit unserer Mitglieder und der Arbeitnehmenden ganz generell.

Der SEV gilt heute als grundsolide, seriöse und starke Gewerkschaft in der Verkehrsbranche, die kollektive und individuelle Dienstleistungen in hoher Qualität für unsere Mitglieder erbringt. Und darauf können wir alle stolz sein.

Manchmal frage ich mich, ob Emil Düby – der erste Generalsekretär des Einheitsverbandes SEV – und ich als heutiger Präsident des SEV uns gut verstehen würden. 100 Jahre sind eine lange Zeit, der SEV ist einen weiten Weg gegangen und es ist gut möglich, dass wir uns nicht in allen Punkten einig wären.

Ich kann mir vorstellen, dass Emil Düby Mühe hätte zu verstehen, dass sich der SEV am 14. Juni 2019 stark für den Frauenstreik engagieren wird. Und möglicherweise gäbe es noch weitere Themen, die zwischen Düby und mir zu Diskussionen führen würden.

In einem Punkt wären wir aber sicher, ganz sicher gleicher Meinung:

Dass der SEV weiterhin solidarisch, engagiert und kämpferisch für gute Arbeits- und Lebensbedingungen einsteht.

Für unsere Mitglieder, für die Arbeitnehmenden des öffentlichen Verkehrs und solidarisch für alle Arbeitnehmenden, in der Schweiz, in Europa und auf der Welt.

Vielen Dank.

GT/Bern, 31. Mai 2019

Event 100 Jahre SEV